



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 2: Utilización oportuna y segura de nuevas tecnologías**2.3: Edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)****HACIA LA EDICIÓN 2026-2028 DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (Doc 10004) presenta la estrategia mundial para la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación. En esta nota de estudio se presentan propuestas para la lista de problemas mundiales de seguridad operacional que se incluirán en el proyecto de edición 2026-2028 del GASP; la actualización de los objetivos y metas del GASP; así como el examen de la estructura, los textos de orientación y los instrumentos conexos del GASP.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a formular la recomendación 2.3/x — Proyecto de edición 2026-2028 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) que figura en el párrafo 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico de <i>Seguridad Operacional</i> y de <i>Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Para la comunidad de la aviación:</i> Las medidas para alcanzar las metas presentadas en el GASP pueden tener repercusiones financieras, que son difíciles de cuantificar. Sin embargo, los recursos necesarios, principalmente para los Estados, son los que les hacen falta para cumplir sus obligaciones nacionales e internacionales en materia de vigilancia de la seguridad operacional (como la contratación y retención de personal técnico cualificado), por lo que no deberían considerarse como adicionales. Para la OACI (con relación a los niveles de recursos previstos en el actual presupuesto del Programa Regular): La implementación puede llevarse a cabo con los recursos de que se dispone en el Presupuesto Regular actual.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (Doc 10004)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota de estudio se presentan propuestas para la edición 2026-2028 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) con anterioridad al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Las propuestas son el resultado de la labor del Grupo de Estudio sobre el GASP (GASP-SG) y se presentaron a la Comisión de Aeronavegación de la OACI para su examen y aprobación. El examen periódico del contenido del GASP se lleva a cabo para garantizar que el plan siga siendo pertinente y refleje mejor los actuales problemas mundiales en materia de seguridad operacional de la aviación, así como los medios para resolverlos.

2. ANÁLISIS

2.1 El GASP-SG estableció los siguientes problemas mundiales de seguridad operacional para el GASP, sobre la base del análisis de los datos disponibles, principalmente las estadísticas de accidentes y la información disponible en el marco en línea (OLF) del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA), así como en el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS).

2.2 *Problemas organizativos a nivel mundial:* la falta de recursos financieros suficientes para que la autoridad encargada de vigilar la seguridad operacional pueda cumplir sus obligaciones nacionales e internacionales; la falta de personal técnico cualificado, principalmente personal investigador de accidentes de aviación y personal de inspección de aeródromos; la falta de un proceso de reglamentación para la solución de problemas de seguridad operacional, principalmente relacionados con las operaciones de aeródromo; el bajo nivel de aplicación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) a nivel mundial, y las deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información sobre seguridad operacional que sustentan las actividades de gestión de la seguridad operacional.

2.3 *Riesgos mundiales de seguridad operacional:* Las cinco categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC) existentes siguen siendo la prioridad: el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); la pérdida de control en vuelo (LOC-I); la colisión en vuelo (MAC); la salida de pista (RE), y la incursión en la pista (RI). Además, se establecieron otras tres categorías de sucesos que, aunque pueden no tener un alto riesgo de víctimas mortales, ocupan un lugar destacado entre los tipos más frecuentes de accidentes y de incidentes graves en las regiones de la OACI: el contacto anormal en la pista (ARC); el encuentro con turbulencia (TURB), y la falla o el mal funcionamiento de sistemas/componentes (excluido el sistema motopropulsor) (SCF-NP).

2.4 El Grupo de estudio sobre el GASP también examinó la resolución A41-6 de la Asamblea: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, en la que se pide que en el GASP se preste especial atención a la reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas, específicamente en las operaciones de aeronaves regionales, sobre la base de la nota de estudio de la Asamblea [A41-WP/94](#). A falta de una definición formal de “operaciones de aeronaves regionales”, el grupo de estudio examinó los datos de seguridad operacional en los que se comparan las aeronaves de turbohélice y las aeronaves de reacción, y llegó a la conclusión de que no hay diferencias notables en los tipos de sucesos ni en los principales factores que contribuyen a los accidentes en los que intervienen este tipo de aeronaves. Por ello, el GASP-SG propuso realizar más análisis de seguridad operacional, en colaboración con las partes interesadas, con la intención de informar sobre los resultados en la próxima Asamblea.

2.5 Los objetivos y metas propuestos para la edición 2026-2028 del GASP se centran en los problemas de seguridad operacional mundial a los que se enfrentan los Estados y las regiones, y tienen como finalidad servir de catalizadores para su solución. La mayoría de los objetivos para la edición 2026-2028 del GASP siguen siendo los mismos que en las dos ediciones anteriores. Con ello se pretende garantizar la estabilidad y continuidad del Plan, y reducir al mínimo su impacto en los planes

regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación (RASP y NASP) existentes, así como en las iniciativas de mejora de la seguridad operacional que ya están en marcha. Se han tenido en cuenta varios factores al decidir las medidas específicas que se tomarán para cada meta existente (es decir, ampliar el plazo, considerarla cerrada al final del ciclo actual del GASP, añadir una nueva meta que sustituya a la que se está cerrando). El principal factor para mantener una meta existente es su pertinencia para los problemas de seguridad operacional mundial detectados recientemente. Otro factor es el estado de consecución de las metas, basado en el análisis de los datos. Además, se tuvo en cuenta la interdependencia entre las metas. Algunas metas exigen mejoras graduales o un enfoque por fases; por ende, el plazo de consecución de una meta repercute directamente en otra en algunos casos.

2.6 A fin de poder determinar los valores numéricos de las metas, se hizo un análisis para establecer los valores actuales a nivel global [por ejemplo, la puntuación por la implementación efectiva (IE) de los elementos críticos (CE)]; el índice de accidentes actual; etc.) Estos números se utilizaron para establecer los valores mínimos que debían alcanzarse al final del ciclo GASP, redondeando los valores hacia arriba. El motivo de este enfoque es que todos los Estados alcancen el promedio mundial actual como punto de referencia. Esto también aborda las preocupaciones expresadas anteriormente de que establecer puntuaciones IE altas como metas, en un corto período de tiempo, es ineficaz y disuade a los Estados con puntuaciones IE bajas de tomar medidas, sabiendo que no van a poder alcanzar las metas.

2.7 El GASP-SG también propuso reestructurar el GASP para lograr una mejor armonización entre los planes mundiales, regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. Para apoyar el logro de los objetivos y metas del GASP, a través de la elaboración e implementación de RASP y NASP, y para que el contenido esté alineado con la edición 2026-2028 del plan, los textos de orientación y las herramientas se revisarán a finales de 2025.

OBJETIVOS Y METAS PROPUESTOS PARA LA EDICIÓN 2026-2028 DEL GASP	
<i>Objetivo</i>	<i>Meta</i>
Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional	• De aquí a 2028 los Estados, las regiones y la industria deben reducir el índice de accidentes, a nivel mundial y dentro de cada región de la OACI¹ • De aquí a 2028 los Estados las regiones y la industria deben reducir el índice de accidentes e incidentes graves para cada G-HRC, a nivel mundial y dentro de cada región de la OACI • De aquí a 2028 los Estados, las regiones y la industria deben reducir la tasa de accidentes e incidentes graves relacionados con las categorías adicionales de sucesos establecidas en el GASP, a nivel mundial y dentro de cada región de la OACI.
Fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados	• De aquí a 2028 todos los Estados deben comprometerse con planes nacionales de seguridad operacional de la aviación que asignen a cada autoridad de vigilancia de la seguridad operacional recursos financieros suficientes para cumplir las obligaciones nacionales e internacionales, y al menos el 70 % de los Estados debe disponer de recursos financieros suficientes • De aquí a 2028 todos los Estados deben mejorar su puntuación IE para el personal técnico cualificado (CE-4) para la investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) y para los aeródromos y ayudas terrestres (AGA), respectivamente, con el compromiso

¹ Utilizando una media móvil de cinco años y 2025 como año de referencia.

OBJETIVOS Y METAS PROPUESTOS PARA LA EDICIÓN 2026-2028 DEL GASP	
<i>Objetivo</i>	<i>Meta</i>
	adicional de que ningún Estado tenga una puntuación inferior a la media de referencia mundial² • Para 2028 todos los Estados deben mejorar su puntuación IE para la solución de problemas de seguridad operacional (CE-8) en materia de AGA con el compromiso adicional de que ningún Estado tenga una puntuación inferior a la media de referencia mundial³
Establecer y administrar SSP	• De aquí a 2026 todos los Estados evaluarán el nivel de implementación de su SSP • Para 2028 todos los Estados deben establecer un SSP
Fortalecer la colaboración a nivel regional y nacional para hacer frente a los problemas de seguridad operacional.	• De aquí a 2026 todas las regiones deben determinar qué Estados necesitan asistencia para hacer frente a los problemas de seguridad operacional • De aquí a 2028 todas las regiones facilitarán la asistencia necesaria a esos Estados para hacer frente a los problemas de seguridad operacional • De aquí a 2027 todas las regiones pondrán en marcha un mecanismo para hacer uso de la información sobre los riesgos de seguridad operacional y las cuestiones emergentes a efectos de la planificación de la seguridad operacional de la aviación
Fortalecer la planificación de la seguridad operacional de la aviación	• De aquí a 2026 todas las regiones deben publicar un RASP actualizado, teniendo en cuenta la edición 2026-2028 del GASP • De aquí a 2026 todos los Estados deben publicar un NASP actualizado, teniendo en cuenta la edición 2026-2028 del GASP y su correspondiente RASP
Ampliar el uso de los programas de evaluación de la seguridad operacional y de intercambio de datos de seguridad operacional de la industria	• De aquí a 2028 la industria deberá mantener una tendencia creciente en el uso de sus programas de evaluación de la seguridad operacional y de intercambio de datos de seguridad operacional

2.8 Los objetivos y metas propuestos se presentan en la tabla anterior. Las notas explicativas de la revisión propuesta de los objetivos y metas del GASP, así como ejemplos de indicadores, y el estado de consecución de las metas del GASP para la edición 2023-2025 se pueden encontrar en la página de referencias del sitio de la AN-Conf/14, en la siguiente dirección: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>. El GASP se complementa con una serie de iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional para alcanzar esos objetivos y metas, que figuran en la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc. 10161).

² Utilizando 2025 como año de referencia.

³ Utilizando 2025 como año de referencia.

Para ayudar a centrar la atención de la comunidad de la aviación en cuestiones de especial interés, se invita a los Estados y a las organizaciones internacionales a responder al *Cuestionario sobre la actualización del GASP en línea* antes del 30 de junio de 2024, accesible en la siguiente dirección: <https://www.surveymonkey.com/r/CPGS8DR>.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 2.3/x — Proyecto de edición 2026-2028 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004)

Que los Estados:

- a) acuerden incluir los objetivos y metas propuestos en el proyecto de edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP);
- b) estén de acuerdo, en principio, con los cambios propuestos, incluida la selección de categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC), para el proyecto de edición 2026-2028 del GASP; y

que la OACI:

- c) tome en consideración la información de la conferencia, así como las respuestas del cuestionario sobre la actualización del GASP para la revisión de la edición 2026-2028 del GASP, y su posterior aprobación en el 42º período de sesiones de la Asamblea.

— FIN —