



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: Planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

LA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA MEJORA CONTINUA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN: RESPALDO DE LA EDICIÓN 2026-2028 DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

El *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) presenta la estrategia mundial para la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación y es el documento de planificación maestra a partir del cual se desarrollan e implementan los planes de seguridad operacional regionales y nacionales. El 3 de julio de 2025, el Consejo aprobó la (quinta) edición 2026-2028 del GASP, cuyo texto figura en el apéndice A de esta nota de estudio. En el apéndice B se presenta el texto revisado de la resolución A41-6 de la Asamblea sobre la planificación mundial de la seguridad operacional y la navegación aérea.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- respaldar la edición 2026-2028 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) que figura en enlace en el apéndice A de esta nota como la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- adoptar la revisión propuesta de la resolución A41-6 de la Asamblea que figura en el apéndice B hasta el apéndice A de la resolución propuesta, inclusive.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico “Todos los vuelos son seguros”.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se emprenderán según se disponga de recursos del presupuesto regular para 2026-2027-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias o voluntarias.

Referencias:	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación 2023-2025 (GASP)</i> (Doc 10004) <i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)</i> (Doc 10118) <i>Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10131) <i>Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial</i> (Doc 10161) <i>Manual de monitoreo de la implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10162) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) <i>Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (Montreal, 26 de agosto a 6 de septiembre de 2024)</i> (Doc 10209) – Informe A42-WP/35, <i>Trabajo en curso relacionado con las zonas de conflicto y obligaciones de los Estados miembros</i> A42-WP/34, <i>Interferencias en las radiofrecuencias del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)</i> A42-WP/31, <i>Estrategia integral para la navegación aérea: respaldo a la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La resolución A41-6 de la Asamblea: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea* reconoce la importancia de contar con un marco mundial en respaldo del objetivo estratégico de seguridad operacional de la OACI. De conformidad con esta resolución, el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) presenta la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional. En la resolución se insta a los Estados miembros y a las regiones¹ a poner en práctica planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación (RASP Y NASP, respectivamente) acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan.

1.2 De conformidad con la resolución A41-6 de la Asamblea, la OACI lleva a cabo una revisión del GASP cada tres años para que el mismo mantenga su pertinencia para la comunidad de la aviación. Esta nota de estudio contiene una serie de enmiendas para la edición 2026-2028 del GASP, las que se presentan solicitando el respaldo de la Asamblea.

1.3 El GASP forma parte de una serie de planes mundiales, entre ellos el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), que se ocupa la navegación aérea, y el *Plan Global para la Seguridad de la Aviación* (GASeP, Doc 10118), que trata cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación, como la ciberseguridad y los riesgos que surgen en zonas de conflicto. Estos planes mundiales son de carácter complementario y presentan una estrategia integral que respalda los objetivos estratégicos de la OACI.

2. PROCESO DE REVISIÓN DEL GASP

2.1 El GASP se elaboró y examinó gracias a los esfuerzos del Grupo de Estudio del GASP (GASP-SG), un grupo mixto de especialistas provenientes de órganos regulatorios y la industria establecido por la OACI, dirigidos a que el plan y su contenido reflejen las necesidades de la comunidad de la aviación internacional, regional y nacional. El Grupo de Trabajo sobre Planes Mundiales (GPTF), un grupo *ad hoc*

¹ En el contexto del GASP, el término “región” se refiere a un grupo de Estados y/o entidades que trabajan conjuntamente para el mejoramiento de la seguridad operacional dentro de un área geográfica.

conjunto compuesto por un número limitado de integrantes de los grupos de estudio sobre el GASP y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), también hizo aportes al proceso de revisión del GASP. Los temas de seguridad operacional mundial propuestos para la edición 2026-2028 del GASP y la propuesta para actualizar sus objetivos y metas se presentaron en la 14ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), celebrada en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, para recabar más comentarios de los Estados y las organizaciones internacionales. Como preparación para la conferencia, la OACI realizó una encuesta en línea a través del *Cuestionario sobre la actualización del GASP* que brindó la oportunidad para que las partes interesadas clave dieran su opinión específica sobre la edición 2023-2025 del GASP y aportaran sugerencias para la edición 2026-2028.

2.2 Se presentaron notas de estudio en la AN-Conf/14 con propuestas para la revisión del GASP y la actualización de los textos de orientación a fin de facilitar la implementación de los planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. La conferencia coincidió en la necesidad de que la OACI tuviera en cuenta las aportaciones de la AN-Conf/14 y el cuestionario en preparación para el posterior respaldo del GASP en el 42º periodo de sesiones de la Asamblea. Durante su decimocuarta reunión (GASP-SG/14), celebrada del 22 al 25 de octubre de 2024, el GASP-SG analizó los resultados de la AN-Conf/14 relacionados con el GASP, los relacionados con la alineación del GASP y el GANP y la información recogida a través del *Cuestionario sobre la actualización del GASP*². A partir de las recomendaciones y resultados de la AN-Conf/14, el grupo de estudio formuló propuestas para reflejar las contribuciones de la conferencia en el plan y sus textos de orientación.

2.3 A su turno, a partir de las propuestas desarrolladas por el GASP-SG, la Secretaría produjo un proyecto de edición 2026-2028 del GASP. El proyecto de texto se presentó a la Comisión de Aeronavegación (ANC) para su examen, y posteriormente al Consejo de la OACI para su aprobación. La sección 3 de esta nota de estudio presenta un resumen de las modificaciones introducidas en la edición 2026-2028 del GASP y su justificación.

3. MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN LA EDICIÓN 2026-2028 DEL GASP

3.1 La edición 2026-2028 del GASP conserva algunos elementos clave de la edición anterior, incluyendo la mayoría de los objetivos y las cinco categorías mundiales de sucesos de alto riesgo.

3.2 Las metas de la edición 2026-2028 presentan las siguientes diferencias respecto de la edición 2023-2025:

- a) Objetivo 1 – la meta 1.1 de la edición 2023-2025 (reducir continuamente la tasa mundial de accidentes) se amplía para abarcar no solo la disminución de la tasa de accidentes, sino también la tasa de accidentes e incidentes graves provocados por cada una de las cinco categorías de sucesos de alto riesgo y las tres otras categorías identificadas en la edición 2026-2028 del GASP³;
- b) Objetivo 2 – Las metas de la edición 2023-2025, que pedían a los Estados que alcancen un porcentaje dado de implementación efectiva, se sustituyen por metas que apuntan a dificultades puntuales observadas a través de elementos críticos y áreas de auditoría;

² En el sitio web de la OACI, <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Documents/AN-CONF14-WP08.Reference04.pdf>, figura un examen de los resultados del *Cuestionario sobre la actualización del GASP* (en inglés únicamente)

³ El resumen de los accidentes que ocurrieron en todo el mundo, y por región de la OACI, figura en el Informe Anual de Seguridad Operacional, disponible en el sitio web de la Organización: www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx.

- c) Objetivo 3 – Se establece la nueva meta 3.1 que pide que todos los Estados evalúen el nivel de implementación de su programa de seguridad estatal (SSP) para 2026. Esta nueva meta se centra en la finalización de las autoevaluaciones de los Estados para (finales de) 2026 con el fin de establecer una base de referencia para la implementación de los SSP y se introduce en reemplazo de la meta 3.1 de la edición 2023-2025 (que para 2023, todos los Estados tengan establecido el fundamento de un SSP);
- d) Objetivo 3 – Se incorpora una nueva meta 3.2 (que para 2028 los Estados establezcan un SSP) en reemplazo de la meta 3.3 de la edición 2023-2025 (que todos los Estados avancen hasta tener un SSP eficaz), que se elimina;
- e) Objetivo 3 – la meta 3.2 de la edición 2023-2025 (que para 2024 todos los Estados publiquen un NASP) se reubica bajo un nuevo Objetivo 5 y se extiende el plazo para permitir la revisión del plan a la luz de la última edición del GASP y el RASP correspondiente;
- f) El Objetivo 4 de la edición 2023-2025, que se centraba en aumentar la colaboración a nivel regional, se amplía para comprender la colaboración regional y nacional en la resolución de problemas de seguridad operacional (en línea con los identificados en la edición 2026-2028 del GASP). Las metas para este objetivo apuntan a empoderar a las regiones para que identifiquen a los Estados que necesitan ayuda y los ayuden a poner en práctica mecanismos para resolver los problemas de seguridad operacional;
- g) Objetivo 4 – la meta 4.2 de la edición 2023-2025 (que para 2023 todas las regiones publiquen un RASP actualizado) se reubica bajo un nuevo Objetivo 5 y se amplía el plazo para permitir la revisión del plan a la luz de la última edición del GASP;
- h) Se mantiene el Objetivo 5 de la edición 2023-2025, que procuraba que los proveedores de servicio redoblaran el uso de programas de evaluación de la industria y redes de intercambio de información de seguridad operacional, pero se sustituye “redes de intercambio de información de seguridad operacional” por “programas para compartir datos de seguridad operacional”. El objetivo se reenumera y pasa a ser el nuevo Objetivo 6;
- i) El nuevo Objetivo 5 que se introduce en la edición 2026-2028, y que apunta a fortalecer la planificación de la seguridad operacional, consolidará las metas 3.2 y 4.2 de la edición 2023-2025 relativos a la publicación de NASP y RASP, respectivamente. El nuevo objetivo y sus metas responden a la resolución A41-6 de la Asamblea y sirven como base para el desarrollo, revisión y ejecución de una estrategia de seguridad operacional nacional y regional armonizada con la última edición del GASP; y
- j) El Objetivo 6 de la edición 2023-2025, que trataba de la necesidad de contar con la infraestructura apropiada para posibilitar operaciones seguras, se elimina como resultado de las recomendaciones de la AN-Conf/14 relacionadas con la alineación de los planes mundiales (dado que ese tema ya está previsto en el GANP).

3.3 Además de las cinco categorías de sucesos de alto riesgo, se identifican tres riesgos operacionales mundiales de seguridad operacional como categorías adicionales de sucesos de alto riesgo que, si bien pueden no entrañar un alto riesgo de mortalidad, como las categorías ya establecidas, suelen estar muy presentes en los tipos más frecuentes de accidentes e incidentes graves en las regiones de la OACI. Estas otras categorías de sucesos mundiales de riesgo que se proponen para 2026-2028 son: contacto

anormal con la pista, falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes (no relacionados con el sistema de propulsión), y encuentro con turbulencias.

3.4 Además, el GASP se reestructura para una mejor alineación entre el plan mundial y los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación y se actualizan los textos de orientación para reflejar la edición 2026-2028 del plan. La actualización comprende la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161), el *Manual de elaboración de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación* (Doc 10131), y el *Manual de monitoreo de la implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación* (Doc 10162). El GASP presenta el resumen de todas las modificaciones, con información adicional.

4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 En respuesta a la resolución A41-6 de la Asamblea, el GASP y el GANP contribuyen al logro de los objetivos estratégicos de la Organización. El apéndice A del proyecto de resolución trata del GASP y sustituye el apéndice A de la resolución A41-6: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*. Al examinar la resolución que se presenta en el apéndice B, y a los fines de esta nota de estudio, véase el preámbulo del apéndice A que trata específicamente del GASP. El apéndice B de la resolución, que se centra concretamente en el GANP, se presenta en la nota A42-WP/31, cuestión 23 del orden del día.

4.2 Cabe señalar que en las notas A42-WP/34 y A42-WP/35, respectivamente, se tratan problemas mundiales importantes, en concreto, las interferencias en las radiofrecuencias del sistema mundial de navegación por satélite y los riesgos para la aviación civil que surgen en zonas de conflicto; las notas incluyen soluciones específicas para cada problema.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En consonancia con el objetivo estratégico de la OACI referido a la seguridad operacional, la edición 2026-2028 del GASP enumera los problemas mundiales de seguridad operacional y fija los objetivos y metas para el trienio a partir de los cuales deberían formularse e implementarse los planes regionales y nacionales de seguridad operacional. El GASP ofrece a los Estados, las regiones y la industria un marco de colaboración para gestionar los riesgos de seguridad operacional y las dificultades de organización a través de sus respectivos RASP y NASP. El GASP se complementa con una serie de iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional para alcanzar sus objetivos y metas que se presentan en la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161).

APÉNDICE A

PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP)

Disponible en <https://www.icao.int/Meetings/a42/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

— — — — —

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA ADOPCIÓN EN EL 42º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

A42-X: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea
--

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que, con miras a lograr este objetivo, la OACI se ha fijado en su Plan Estratégico 2026-2050 objetivos estratégicos que incluyen objetivos de ~~relacionados con la~~ seguridad operacional, y la capacidad y eficiencia ~~de la~~ navegación aérea;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial y planes regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la edición 2023-2025 ~~2026-2028~~ del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y de la ~~séptima octava~~ edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);

La Asamblea:

1. Respalda la edición 2023-2025 ~~2026-2028~~ del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la ~~séptima octava~~ edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la evolución del sistema de navegación aérea, respectivamente;
2. Resuelve que la OACI implante y mantenga vigentes el GASP y el GANP en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad y el ~~alineamiento~~ necesarios;
3. Resuelve que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación, colaboración y coordinación con todos los interesados;
4. Resuelve que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. Insta a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;

Apéndice B

6. Insta a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI;
7. Insta a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, así como de los planes regionales y nacionales, evitando la duplicación de esfuerzos;
8. Exhorta a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. Encarga al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP y preste a los Estados miembros el apoyo necesario para la elaboración e implementación de planes nacionales; y
10. Declara que la presente resolución sustituye a la resolución ~~A40-1~~ ~~A41-6~~ relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A**Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)**

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional, en consonancia con el objetivo de que haya cero víctimas mortales en la aviación internacional, de conformidad con el Plan Estratégico 2026-2025;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

Tomando nota de que un sistema de aviación sostenible y resiliente contribuye al desarrollo económico de los Estados y sus industrias;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar los objetivos, las metas y los indicadores que permitan gestionar las dificultades organizacionales y los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en el logro de los objetivos del GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en la creación de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional para adoptar un enfoque de gestión de la seguridad operacional bajo su programa estatal de seguridad operacional (SSP);

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo, ~~incluidas las operaciones de aeronaves regionales~~, en todo el mundo;
2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones procurando la asistencia para facilitar la implementación del programa estatal de seguridad operacional (~~SSP~~), lo que incluye el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional;
3. *Insta* a los Estados miembros a ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (~~RASG~~) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando textos de orientación y herramientas y **manteniéndolos actualizados** para apoyar la elaboración y ejecución de planes ~~nacionales y regionales~~ y **nacionales** de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B**Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)**

...

— FIN —