



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Asunto 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas

30.1: Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), e implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

**DIRECCIÓN ESTRATÉGICA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL:
RESPALDO DE LA EDICIÓN 2023-2025 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) establece la estrategia de seguridad operacional de la OACI, que sirve de apoyo al establecimiento de prioridades y al mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación. Proporciona el marco sobre el que se elaboran y aplican los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. El 6 de junio de 2022 el Consejo aprobó la edición 2023-2025 (cuarta) del GASP, que figura en el apéndice A de esta nota de estudio. Asimismo, en el apéndice B de esta nota figura una revisión de la Resolución de la Asamblea A40-1 sobre la planificación mundial de la seguridad operacional y la navegación aérea.

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

- a) respaldar la edición 2023-2025 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) que figura en el apéndice A de esta nota, como la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- b) adoptar la revisión propuesta de la Resolución A40-1 de la Asamblea que figura en el apéndice B inclusive hasta el apéndice A de la resolución propuesta.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, según lo dispuesto en el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI.
<i>Referencias:</i>	Doc 10160, <i>Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, 12 al 22 de octubre de 2021). Informe</i> Doc 10140, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> Doc 10004, <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución A40-1 de la Asamblea: *Planificación mundial de la 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 ejecutar planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación, 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 A40-1 de la Asamblea, la OACI lleva a cabo una revisión del GASP cada tres años para que el mismo mantenga su relevancia para la comunidad de la aviación. Esta nota de estudio contiene una serie de enmiendas a la edición 2023-2025 del GASP, que se presentan para su respaldo por parte de la Asamblea.

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 expertos de las áreas normativa e industrial, establecido por la OACI para asegurar que el plan y su contenido reflejen las necesidades de la comunidad de la aviación a nivel internacional, regional y nacional. Los temas propuestos para la edición 2023-2025 del GASP, así como una propuesta para actualizar los objetivos e indicadores del GASP se presentaron en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), celebrada en formato virtual, del 12 al 22 de octubre de 2021, para recibir 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*. Dicho cuestionario brindó la oportunidad para que las partes interesadas clave dieran su opinión específica sobre la edición 2020-2022 del GASP y aportaran sugerencias para la edición 2023-2025.

2.2 De las notas de estudio presentadas a la HLCC 2021 surgieron 35 recomendaciones que contenían propuestas para la revisión del GASP, así como para la actualización de los textos de orientación para apoyar la implementación de los planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. La conferencia convino en la necesidad de que el GASP-SG examinara los medios adecuados para tomar en cuenta las aportaciones de la conferencia y el cuestionario, en preparación para el posterior respaldo del GASP en el 41º periodo de sesiones de la Asamblea.

2.3 Durante su octava reunión (GASP-SG/8), celebrada en formato virtual del 16 al 18 de noviembre de 2021, el GASP-SG examinó las recomendaciones de la HLCC-2021 para el seguimiento por parte del GASP-SG. Cada recomendación se analizó en términos de intención e interdependencias con otras recomendaciones. Seguidamente, cada recomendación se clasificó de acuerdo con la siguiente taxonomía, lo que dio lugar a una medida específica:

- a) *Cuestión para ser abordada en la edición 2023-2025 del GASP* – El GASP-SG debía examinar las recomendaciones durante la GASP-SG/8 y proponer un resultado;
- b) *Cuestión diferida para la edición 2026-2028 del GASP* – El GASP-SG estudiará la recomendación durante el proceso de preparación de la siguiente edición del GASP;

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.

- c) *Para ser analizada en los textos de orientación/herramientas* – El GASP-SG tratará esta recomendación cuando se actualicen los documentos y las herramientas, como el *Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación* (Doc 10131);
- d) *Debe enviarse/coordinarse con otros grupos expertos* – La Secretaría establecerá contacto internamente en la OACI y enviará al grupo de estudio cualquier actualización o información. Estos temas pueden requerir otras intervenciones por parte del GASP-SG; y
- e) *Cuestiones que deben ser tratadas por la Secretaría en cuanto a las áreas de comunicaciones/promoción de la seguridad operacional* – La Secretaría explorará la necesidad de llevar a cabo actividades de comunicación o promoción (p. ej., seminarios prácticos) para tratar las peticiones de más información planteadas por los Estados miembros y otras partes interesadas.

2.4 El grupo de estudio llevó a cabo el mismo ejercicio para los comentarios del cuestionario, utilizando el mismo esquema de clasificación.

2.5 Como resultado de la reunión del GASP-SG y teleconferencias posteriores, la Secretaría elaboró el proyecto de edición 2023-2025 del GASP. El proyecto de documento se presentó a la Comisión de Aeronavegación (ANC) para su examen, y posteriormente al Consejo para su aprobación. La sección 3 de esta nota de estudio proporciona un resumen de las modificaciones hechas a la edición 2023-2025 del GASP y su justificación.

3. ENMIENDAS DE LA EDICIÓN 2023-2025 DEL GASP

3.1 La edición 2023-2025 del GASP mantiene algunos elementos clave de la edición anterior, como los seis objetivos y las cinco categorías de sucesos de alto riesgo.

3.2 La fecha de finalización de los siguientes objetivos se extendió, debido a las repercusiones de la pandemia de COVID-19:

- a) Objetivo 2 – La meta 2.1 (los Estados debe alcanzar un puntaje de implementación efectiva de 75% para 2022) se extendió hasta 2024;
- b) Objetivo 3 – La meta 3.1 (los Estados deben implementar las bases de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) para 2022) se extendió hasta 2023; y
- c) Objetivo 4 – La meta 4.1 (los Estados deben solicitar asistencia para reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional para 2020) se extendió hasta 2023 y se redactó de nuevo.

3.3 Además, se agregaron nuevos objetivos para apoyar mejor a los Estados y las regiones en la dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación:

- a) Objetivo 3 – Una nueva meta 3.2 (los Estados deben publicar un plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP) para 2024) se agregó a este objetivo;
- b) Objetivo 3 – Una nueva meta 3.3 (los Estados deben trabajar para lograr un SSP efectivo para 2028) reemplaza a la meta 3.2 de la edición 2020-2022; y
- c) Objetivo 4 – Una nueva meta 4.2 (las regiones deben publicar un plan regional de seguridad operacional de la aviación actualizado (RASP) se agregó.

3.4 Se eliminaron las metas siguientes:

- a) Objetivo 2 – La meta 2.2 (los Estados deben alcanzar un índice de vigilancia de la seguridad operacional mayor que 1 en todas las categorías para 2022). Varios factores que podrían influir en los resultados indicaron su preocupación sobre su utilidad, incluidos los cambios en los volúmenes de tránsito como resultado de la pandemia de COVID-19, que pueden crear una percepción errónea sobre las mejoras reales en materia de seguridad operacional.
- b) Objetivo 4 – La meta 4.3 existente (los Estados deben liderar activamente las actividades de los RASG en materia de gestión de los riesgos de seguridad operacional para 2022). La nueva meta 4.3 (basada en la meta 4.2 examinada) comprende estas actividades, las cuales también deberían reflejarse a través del RASP. Por lo tanto, esta meta ya no se requiere, y
- c) Objetivo 5 – La meta 5.2 (aumento del número de proveedores de servicios que participen en los programas de evaluación de la industria para 2022) se movió a un indicador de ejemplo bajo la meta 5.1.

3.5 Asimismo, se modificó ligeramente la redacción de otros objetivos para aclarar su intención. Además, se examinó el texto del GASP para aclarar el uso de los indicadores del GASP como ejemplos. El número de indicadores, presentado por cada meta del GASP, se examinó y posteriormente se redujo.

3.6 Se examinó la terminología utilizada en el GASP para incluir el término "categorías de sucesos de alto riesgo mundiales (G-HRC)" y el término "categorías adicionales de riesgos de seguridad operacional" se eliminó y se reemplazó por el término "riesgos de seguridad operacional". Estos cambios se realizaron para introducir, a un alto nivel en el GASP, la noción de que las regiones y los Estados deberían considerar los G-HRC cuando se identifiquen riesgos de seguridad operacional a nivel regional y nacional.

3.7 La edición 2023-2025 del GASP aborda las repercusiones de los sucesos perturbadores de la aviación mundial en la seguridad operacional de la aviación y la necesidad de resiliencia. Sin embargo, los sucesos perturbadores no se tratan exhaustivamente en el GASP, debido a su naturaleza rápidamente cambiante y al ciclo de actualización del GASP previamente establecido, que ocurre una vez cada tres años.

3.8 La hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que anteriormente estaba incluida en el GASP, se actualizó y ahora figura como un documento separado: *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161). Además, el contenido en la edición 2020-2022 del GASP que proporcionaba orientaciones sobre la implementación de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación se transfirió y se amplió en la segunda edición del *Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación* (Doc 10131). Un resumen completo de las enmiendas figura en el GASP, donde se proporciona más información.

4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 De conformidad con la Resolución A40-1 de la Asamblea, el GASP y el GANP apoyan los objetivos estratégicos de la Organización. El Apéndice A del proyecto de resolución se centra en el GASP, por lo que sustituye el apéndice A de la Resolución A40-1: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*. Al examinar la resolución del apéndice B y para los fines de esta nota, véase el preámbulo y el apéndice A que se refiere específicamente al GASP. El apéndice B de la resolución, específicamente sobre el GANP, se trata en la nota A41-WP/45 bajo la Cuestión 30.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Acorde con el objetivo estratégico de Seguridad operacional, en la edición de 2023-2025 del GASP se describen los objetivos y metas mundiales para el trienio, en base a los cuales deberían elaborarse e implementarse planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. El GASP proporciona un marco para que los Estados, las regiones y la industria puedan cooperar y colaborar a fin de ayudar a los Estados a gestionar dificultades organizacionales y riesgos de seguridad operacional. En él se describen las funciones y responsabilidades de los Estados, las regiones y la industria. La hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que se presenta en el Doc 10161, sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos del GASP mediante un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes.

APÉNDICE A

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

Disponible en: <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

A41-xx: 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 Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial 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 ~~tercera~~ cuarta edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de la ~~sexta~~ séptima edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la ~~tercera~~ cuarta edición del GASP y la ~~sexta~~ séptima edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación 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;
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 del 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, 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
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución ~~A39-12~~ **A40-1** 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;

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;

~~*Reconociendo* que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;~~

~~*Tomando nota* de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes 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 las prioridades 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, 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 los principios de gestión de la seguridad operacional un enfoque basado en los riesgos para gestionar la seguridad operacional contenidos 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 la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el 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 implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los operacionales detectados 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 en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;

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 cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración procurando la asistencia para reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y facilitar la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSP);

3. *Insta* a los Estados miembros 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 ~~la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera~~ textos de orientación y herramientas para apoyar la elaboración y ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación.

APÉNDICE B

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

...

— FIN —