



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

**REVISIÓN DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA AL PLAN GLOBAL OACI PARA LA
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
En 2010 el 37 periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI resolvió actualizar el GASP para apoyar los objetivos estratégicos relevantes de la Organización. La última actualización del GASP fue en 2007. Esta nota de estudio presenta un resumen de las revisiones propuestas al GASP.	
Referencias:	
• 37 Sesión de la Asamblea de la OACI	
Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A – Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 La OACI lucha para lograr el objetivo de un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil a través de la cooperación entre los Estados Contratantes y otras partes interesadas. Reconociendo la importancia de un marco global para apoyar los Objetivos Estratégicos de la OACI para la seguridad operacional y sustentación del sistema de transporte aéreo, la Organización desarrolló un Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) en 1997. Esta nota presenta un resumen de las revisiones propuestas a este documento global.

2. Revisión del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

2.1 El GASP, cuya última versión fue aceptada por el Consejo en julio de 2007, fue originalmente intencionada y así sirvió inicialmente como un documento de políticas de alto nivel para guiar los esfuerzos de seguridad operacional de los Estados, industria y organizaciones internacionales. En vista de los últimos avances relacionados con la implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), así como las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) asociados, ha sido necesario actualizar el GASP para reflejar mejor la introducción y uso de principios de gestión de la seguridad operacional. Se intenta con esta revisión proporcionar un marco necesario y herramientas asociadas en paralelo y en armonía con la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR). La 37 Sesión de la Asamblea (refiérase a la Resolución A37/4) observó la intención de continuar aplicando el GASP como una herramienta de mejora de seguridad operacional por medio de enfocar acciones donde más se necesiten y orientó al Consejo a que mantenga el GASP actualizado con el objeto de apoyar los objetivos relevantes de la OACI. Las revisiones propuestas al GASP se destacan en el **Apéndice** a esta nota de estudio.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del resumen de la revisión propuesta al GASP en el Apéndice a esta nota de estudio, y
- b) al elaborar el programa de trabajo del RASG-PA, tomar en consideración la revisión que se está realizando al GASP.

APÉNDICE
PLAN MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

1. A través de la mejora al GASP, la evolución del Plan como documento estratégico será facilitada al enfocarse en la coordinación e implementación de actividades de seguridad operacional entre la OACI, sus Estados Miembro, organizaciones internacionales relacionadas, organizaciones regionales y la industria de la aviación. Proveerá guía para poder dar prioridad y asignar los recursos de seguridad operacional de la aviación logrando el objetivo de seguridad operacional mundial y las metas mundiales de seguridad operacional relacionadas evaluadas y notificadas durante cada período de sesiones de la Asamblea.
2. Se está elaborando un GASP mejorado basado en un enfoque de diseño modular de modo que el objetivo general de reducir la tasa mundial de accidentes mortales es el tema del documento. Vinculadas a este objetivo general estarán las metas mundiales medibles de seguridad operacional para la OACI y los Estados miembros. Estas metas mundiales incluirán la métrica general de reducir la tasa mundial de accidentes de aviación al nivel más bajo posible, además de identificar metas específicas subyacentes seleccionadas con base en tendencias negativas de seguridad operacional que se vuelven obvias a través de los análisis actuales integrados de seguridad operacional tanto de indicadores principales como secundarios de seguridad operacional. Asimismo, estas metas específicas serán dinámicas y podrán cambiar según se identifiquen cuestiones emergentes de seguridad operacional y las cuestiones existentes de seguridad operacional se gestionen hasta llegar a un nivel aceptable. Además, el GASP establecerá medidas mundiales de seguridad operacional para asegurar que las estrategias de implementación que acompañan al GASP se monitorean para determinar si realmente cumplen con el objetivo deseado. Los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) recientemente establecidos elaborarán e implementarán un programa de trabajo que apoye un marco de performance regional para la gestión de seguridad operacional basados en GASP.
3. Se espera que las metas mundiales de seguridad operacional serán atendidas a través de la implementación de las Iniciativas Mundiales de Seguridad Operacional (GSI). En esta iteración del GASP, las GSI se reestructurarán para incluir estrategias exhaustivas de implementación GSI que asegurarán la mejora continua de la seguridad operacional mundial. El GASP también incluirá medidas basadas en performance para monitorear la eficacia de las GSI y sus contribuciones para lograr las metas mundiales de seguridad operacional.
4. El GASP mejorado también introducirá el concepto de madurez de la vigilancia de la seguridad operacional por medio del cual el enfoque en la implementación GSI, a través del tiempo, se relacionará con las capacidades existentes de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. La medida de la madurez se basará en los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) utilizando la falta de cumplimiento efectivo (LEI) para determinar las prioridades de implementación de GSI para los Estados. Se prevé que mientras estas GSI se implementen progresivamente por parte de los Estados, la madurez de sus respectivos sistemas de vigilancia de la seguridad operacional mejorará de manera que lleve hacia una implementación exitosa del Programa de Seguridad Operacional del Estado.
5. La Dirección de Navegación Aérea también propone la identificación de una red mundial de seguridad operacional. Esta red incluirá organizaciones internacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y órganos de aviación civil regional. Se pretende que el GASP será utilizado para facilitar armonizar y coordinar las actividades realizadas por estos órganos enlazando sus respectivos programas de trabajo a las metas de seguridad operacional de GASP y las GSI.

6. Finalmente, los cambios al GASP se coordinarán con el Industry Safety Strategy Group (ISSG) y se espera que el ISSG, las entidades regionales y los Estados revisarán la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial (GASR) para elaborar un plan de implementación para el GASP revisado. Las áreas focales desarrolladas en el GASR deberán tener enlaces directos con las GSI propuestas en el GASP revisado.