



**Cuestión 7 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

**UNA ESTRATEGIA EXHAUSTIVA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN:
EL PLAN MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASP) REVISADO**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El Plan Mundial para la seguridad de la aviación (GASP), proporciona la dirección estratégica para el programa de trabajo técnico de OACI en la esfera de la seguridad operacional, a la vez que funciona como guía de planificación e implementación para los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la aviación (RASG), los Estados y la industria. Esta nota presenta la edición revisada del GASP, la edición 2013, que está disponible en <http://www.icao.int/safety/GASP>

Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico: A. Seguridad operacional</i>
-----------------------------	--

1. Introducción

1. La seguridad operacional contribuye fundamentalmente al crecimiento sostenible de un sistema de aviación civil internacional sano y viable económicamente. En la Resolución A37-4: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional*, la Asamblea reconoció la importancia de un marco de referencia mundial para apoyar el Objetivo Estratégico de Seguridad operacional de la OACI. Además, la Asamblea resolvió que el Plan Mundial para la seguridad de la aviación (GASP) habría de proporcionar el marco de referencia en el cual los planes de implementación regionales, subregionales y nacionales se elaborarían y ejecutarían, asegurando así la armonización y coordinación de esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional. Para lograr esto, se ha reestructurado y revisado el GASP, y estará apoyado por herramientas de planificación para asistir a los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la aviación (RASG), los Estados y la industria en el proceso de planificación e implementación.

2. Edición 2013 del GASP

2.1 La Edición 2013 incorpora y actualiza las iniciativas y los objetivos que se habían expuesto en las versiones previas del GASP, además de las exitosas iniciativas elaboradas en el LA Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial

2.2 Hay tres características de la actualización del GASP que son importantes para todas las partes interesadas en la seguridad operacional de la aviación. Primeramente, el GASP revisado hace hincapié en la continuidad con los elementos del GASP existente. En segundo lugar, el GASP reconoce que existen disparidades entre los Estados con respecto a sus niveles de madurez de la vigilancia de la seguridad operacional, sus volúmenes de tránsito y sus necesidades de seguridad operacional. Finalmente, el GASP también reconoce que se deben establecer prioridades para guiar de manera efectiva las iniciativas de implementación de la seguridad operacional en la aviación.

2.3 El GASP establece específicamente objetivos e iniciativas meta de seguridad operacional asegurando al mismo tiempo la coordinación eficiente y eficaz de actividades complementarias de seguridad operacional entre todas las partes interesadas. En esta última iteración del GASP, las iniciativas de objetivos e implementación han evolucionado para reflejar el avance en la implementación de las prácticas de gestión proactivas de la seguridad operacional tanto en los Estados como en la industria. Están más alineadas con los procesos de planificación estratégica de la OACI.

2.4 Una prioridad clave del GASP 2013 es reducir continuamente la tasa mundial de accidentes mortales a través de un enfoque estructurado y progresivo que comprende metas en el mediano y largo plazo. Además, los objetivos del GASP se apoyan a través de iniciativas específicas de seguridad operacional que se categorizan en conformidad con áreas distintas de performance de la seguridad operacional. Estas áreas de performance proporcionan hilos conductores temáticos comunes que aparecen en cada etapa de los objetivos mundiales.

2.5 Los objetivos y fechas meta del GASP se elaboran para la comunidad mundial de la aviación como un todo. Cada objetivo incluye iniciativas específicas a ser implementada por parte de los Estados de manera continua a través de hitos definidos.

2.6 El Plan reconoce el perfil operacional distinto de los diferentes Estados, permitiéndoles a cada uno establecer prioridades independientes dentro del marco de referencia de objetivos mundiales. De esta manera, las iniciativas incluidas en el GASP servirán para entregar avances a la medida dentro del marco de referencia de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de cada Estado miembro, su cultura de gestión de la seguridad operacional así como con la implementación de una estructura de seguridad operacional necesaria para apoyar a los sistemas de navegación aérea del futuro.

2.7 El Consejo de la OACI aprobó provisionalmente la edición revisada el 29 de mayo de 2013, titulada la Edición 2013 del GASP, que está disponible en <http://www.icao.int/safety/GASP>. La versión final del GASP deberá estar disponible para finales de julio de 2013.

Actualizaciones al GASP

3.1 La Comisión de Aeronavegación de la OACI revisará el GASP cada tres años, notificando al Consejo con anticipación de cada período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El informe de la ANC proporcionará una revisión del avance mundial realizado al lograr los objetivos del GASP y considerará las lecciones aprendidas por los Estados y la industria. Además, el informe considerará cambios posibles en el contexto normativo de las necesidades de la aviación a futuro y otros factores influyentes y propondrá ajustes a los componentes relevantes del GASP. Previo a su presentación al Consejo, se circularán las actualizaciones propuestas a los Estados Miembros para consulta. A continuación de la aprobación por parte del Consejo, cualquier enmienda al GASP y sus documentos de apoyo especificados se entregarán entonces para refrendo a los Estados Miembros de la OACI durante la Asamblea de la OACI.

4. **Conclusión**

4.1 Los Estados/Territorios Panamericanos deberían tomar nota de la Edición 2013 del Plan Global para la seguridad de la aviación (GASP) y el RASG-PA, los Estados/Territorios NAM/CAR y SAM y la industria deberían establecer prioridades y metas que sean acordes con el GASP.

- FIN -