



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/09 — NE/18
18/06/19

**Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

Cuestión 7

**del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación
7.2 Cuestiones de Implementación de seguridad de la aviación/facilitación**

Implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
En el presente documento se aborda la implementación y el seguimiento en curso del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) en apoyo de la implementación adecuada, eficaz y sostenible del Anexo 17 sobre Normas y Métodos Recomendados.	
Acción:	Solicitar a la Secretaría en Montreal y la Oficina Regional en la Ciudad de México orientación continua para garantizar el seguimiento adecuado del GASeP y sus productos e indicadores clave. Pedir a los Estados que sigan respaldando el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación y participando en él.
Objetivos estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Plan global para la seguridad de la aviación (2017)• Hoja de Ruta regional NAM/CAR y SAM, GASeP

1. Introducción

1.1 En su 212.º período de sesiones, celebrado en noviembre de 2017, el Consejo de la OACI aprobó el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), acompañado de hojas de ruta regionales elaboradas en el transcurso de 2018. Las hojas de ruta regionales se finalizaron en una serie de reuniones regionales de alto nivel y la culminación de esos esfuerzos constituyó un aspecto central de las discusiones de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre la seguridad de la aviación, celebrada en noviembre de 2019. El GASeP es el resultado de un trabajo colectivo entre los Estados y la Secretaría de la OACI, que tenía por objeto crear un documento estratégico en el que se pusieran de relieve temas de gran importancia en materia de seguridad de la aviación. Conforme se indica en la sección Finalidad, “el GASeP incorpora los aspectos y temas clave de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) y la Resolución A39-18 de la Asamblea de la OACI”.

1.2 En el GAsEP se exponen cinco ámbitos prioritarios con sus correspondientes acciones prioritarias: 1) aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos; 2) desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana; 3) perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación; 4) mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad; e 5) incrementar la cooperación y el apoyo. En las hojas de ruta regionales y mundiales, por su parte, se incluyen metas y se determinan tareas específicas y programas de trabajo que han de realizar los Estados o han de llevarse a cabo por medio de la OACI en apoyo a la consecución de las acciones prioritarias. Además de los indicadores cualitativos que figuran en la hoja de ruta global, el GAsEP contiene las metas cuantitativas globales a las que se aspira asociadas a la aplicación eficaz del Anexo 17 sobre Normas, según lo evaluado mediante el Programa universal de acreditación en seguridad de la aviación (USAP) de la OACI. Las metas son las siguientes: a) para 2020, el 80% de los Estados superan el 65% de aplicación eficaz; b) para 2023, el 90% de los Estados superan el 80% de aplicación eficaz; y c) para 2030, el 100% de los Estados superan el 90% de aplicación eficaz.

2. Beneficios

2.1 El GAsEP promueve la coordinación y la asociación entre la OACI, sus Estados Miembros y las partes interesadas de la seguridad de la aviación y depende de ellas. Los cinco ámbitos prioritarios son componentes integrales y esenciales del sistema de seguridad de la aviación. En la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (2016) se destaca la interdependencia del sistema mundial de la aviación y se establecen las responsabilidades de todos los Estados para mejorar y fortalecer la seguridad de la aviación mundial. El GAsEP proporciona una hoja de ruta y detalles sobre la manera en que la OACI, los Estados y las partes interesadas pueden encaminar su labor hacia tal fin.

2.2 Con la incorporación de las hojas de ruta regionales, el marco del GAsEP confiere a los Estados la posibilidad de definir la labor que ha de completarse dentro de las regiones de la OACI, dando prioridad a las iniciativas en función de las necesidades regionales, las capacidades y las vulnerabilidades o deficiencias detectadas. La hoja de ruta regional para las regiones de Norteamérica, el Caribe y Sudamérica (NAM-CAR/SAM) se aprobó en una Conferencia Regional sobre el GAsEP celebrada en Ciudad de Panamá, Panamá, en julio de 2018. Esta hoja de ruta amplía aún más la hoja de ruta global y menciona las actividades que deben realizarse en coordinación con la OACI y las Oficinas Regionales de NAM-CAR/SAM y las que son competencia de los Estados o la industria.

2.3 Además, esta hoja de ruta regional sustenta y orienta la labor del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG), respaldada conjuntamente por la Secretaría de la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAAC). En la 9.ª reunión de este grupo, celebrada en Santo Domingo, República Dominicana, el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación acordó organizar su programa de trabajo en grupos de trabajo en consonancia con el GAsEP y la hoja de ruta regional. Esa estructura brinda al Grupo regional la posibilidad de garantizar que se dé prioridad a la labor de apoyo a la implementación del GAsEP en la región, con el objetivo final de influir favorablemente en la aplicación del Anexo 17 sobre Normas, en las regiones NAM-CAR y SAM.

3. Retos

3.1 Uno de los retos más importantes de la implementación del GAsEP, tanto en el plano mundial como regional, es garantizar que esa herramienta se utilice para lo que estaba destinada, esto es, un documento estratégico acompañado de hojas de ruta para su implementación. El GAsEP tiene por objeto ser un medio para la consecución de un fin, que sigue siendo la aplicación eficaz y sostenible en el plano mundial del Anexo 17 sobre Normas y Métodos Recomendados.

3.2 El GAsEP no es un documento normativo, ni tampoco contiene normas como el Anexo 17. Con el tiempo, el GAsEP y las hojas de ruta deberían revisarse y se revisarán, a medida que la comunidad de la seguridad de la aviación trabaje para cumplir ese objetivo final. El seguimiento de la implementación del GAsEP no debería convertirse en una actividad onerosa que prive a los Estados de tiempo y recursos para lograr la aplicación eficaz y sostenible del Anexo 17 sobre las Normas y Métodos Recomendados.

4. Próximas etapas

4.1 El próximo trienio se seguirá enfocando en la implementación del GAsEP, con el objetivo de influir favorablemente en la seguridad mundial mediante la aplicación adecuada, eficaz y sostenible del Anexo 17 sobre Normas y Métodos Recomendados. Es importante que los esfuerzos regionales sigan siendo congruentes con estos mismos objetivos. El Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación está trabajando con diligencia para asegurarse de que su programa de trabajo satisface las necesidades de las regiones NAM-CAR/SAM.

4.2 La Sede de la OACI y las Oficinas Regionales están trabajando juntas para determinar qué datos del USAP pueden utilizarse para informar sobre la implementación del GAsEP, de conformidad con el desempeño relacionado con el Anexo 17 sobre Normas y Métodos Recomendados. Los problemas observados en el USAP y de otras actividades de control de calidad que detectan vulnerabilidades del sistema deberían utilizarse como los puntos de datos más instructivos y orientar la priorización de actividades del GAsEP tanto en el plano estatal como regional.

4.3 El próximo paso para los Estados de esta región debería consistir en priorizar las actividades del GAsEP, garantizando que el tiempo y los recursos se concentren primero en donde más se necesitan. Si bien cada ámbito prioritario del GAsEP es esencial para establecer y mantener sistemas de aviación eficaces, algunos ámbitos pueden resultar esenciales y deben abordarse antes que otros. En particular, la creación de sistemas sólidos de control de calidad puede ayudar a informar sobre otros ámbitos del sistema.

4.4 La orientación proporcionada por la Secretaría de la OACI a los Estados y las regiones ayudaría a hacer un seguimiento adecuado de la implementación del GAsEP sin superar el objetivo final de concentrarse en la aplicación del Anexo 17. Se pueden extraer enseñanzas de la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación, en particular en lo que respecta a la determinación de las modalidades de identificación y establecimiento de prioridades de los indicadores clave de desempeño en el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de Seguridad Operacional.

5. Acción

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la importancia del GAsEP en cuanto herramienta y proporcionar orientación sobre los planes de trabajo para la OACI, los Estados Miembros y las partes interesadas, con miras a influir favorablemente en la aplicación del Anexo 17 sobre Normas y Métodos Recomendados;
- b) Respalidar el programa de trabajo del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación y alentar una mayor participación de los Estados en ese grupo; y
- c) Solicitar a la Secretaría de la OACI que siga prestando apoyo, asesoramiento y orientación sobre el orden de prelación de las tareas del GAsEP, el seguimiento de su implementación y el desarrollo de indicadores clave en el apoyo a la consecución de las metas a las que se aspira en el GAsEP.