



Organización de Aviación Civil Internacional

OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

91ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/91)

Ciudad de Panamá, Panamá, 19 al 22 de octubre de 2004

DGAC CAP/91-NE/05

10/09/04

Cuestión 3 del

Orden del Día:

Vigilancia de la Seguridad Operacional

TRANSICIÓN HACIA UN ENFOQUE SISTÉMICO PARA LAS AUDITORIAS EN EL PROGRAMA DE LA AUDITORIA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) DE LA OACI Y EL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP) DE LA OACI - UNIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN ASUNTOS DE SEGURIDAD

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta la información sobre la continuación y expansión del Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) para el año 2004 y más allá. Se presenta un resumen de actividades en el párrafo 2. El párrafo 3 trata sobre la implantación de un sistema para enfocar el USOAP, como un desarrollo hacia Anexo por Anexo, que ha sido llevado a cabo desde el inicio del Programa. Resaltando los beneficios en la aplicación de un enfoque del sistema para la conducción de auditorias de seguridad en términos de efectividad, eficiencia y economía, también el párrafo ilustra la Decisión del Consejo para posponer la expansión que fuera planeada para el año 2004, con el fin de lanzar un programa de auditoria integral y exhaustivo iniciando en el año 2005. Además, contiene información sobre asuntos de la propuesta del Plan Global de la OACI para la seguridad aeronáutica GASP, que describe los problemas identificados, solución, aplicación de estrategias e implantación.

1. Introducción

1 En la Resolución A32-11 de la Asamblea se encarga a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que realice auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional en todos los Estados contratantes, con el objeto de aumentar la seguridad a través de promover con los Estados la implantación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS). El mandato para auditorias regulares preveía la continuidad del programa y el término “auditorias de seguridad operacional” sugerían que deberían ser auditadas todas las esferas relacionadas con la seguridad operacional. La ampliación del programa “en un tiempo apropiado”, recomendado durante la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil en el año 1997, ha sido aceptada de esta manera, como parte integral del desarrollo futuro del Programa.

1.2 La Resolución A33-8 de la Asamblea, encargó a la OACI la continuación y ampliación del Programa USOAP hasta el año 2004, para incluir auditorías del Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo y Anexo 14 – *Aeródromos*. Mas adelante, la resolución encargó al Secretario General llevar a cabo un estudio relacionado con la expansión del USOAP hacia otras esferas relacionadas con la seguridad, y concretamente a la realización de las auditorías de los elementos básicos del Anexo 13 – *Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación*, lo antes posible sin aumentar notablemente el costo de la ampliación.

1.3 La Resolución A33-8 de la Asamblea solicitó posteriormente que: i) que el Secretario General adopte un enfoque más flexible en la aplicación del USOAP a largo plazo, comprendido el fortalecimiento de las oficinas regionales; y (ii) el Consejo que asegure la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, y que éstas se vayan incluyendo paulatinamente en el presupuesto del programa regular.

1.4 Esta nota presenta para la consideración de la Reunión, un reporte exhaustivo sobre los debates relativos a la continuación del programa USOAP después del año 2004, y la implantación de un enfoque sistémico completo para que la realización de auditorías de la OACI como una evolución del enfoque de Anexo por Anexo que ha sido seguido desde el inicio del programa.

2. Actividades USOAP durante el presente trienio

2.1 *Conducción de auditorías y seguimiento a las auditorías relacionadas con los Anexos 1, 6, y 8*

2.1.1 La realización y seguimiento de las auditorías relacionadas con el Anexo 1 – *Licencias al Personal*, Anexo 6 – *Operación de Aeronaves* y el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad* continua siendo la base del USOAP, ya que trata con las actividades más importantes por las siguientes razones:

- a) pilotos capacitados y con licencia en el Estado que vuelen en todo el mundo;
- b) los explotadores certificados por un Estado contratante operan en muchos Estados; y
- c) las aeronaves certificadas y mantenidas en un Estado operan en muchos otros Estados y atraviesan el espacio aéreo y que se halla sobre el territorio de otros Estados contratantes.

2.1.2 Por lo tanto, cada Estado contratante tiene su propio interés en la capacidad de la vigilancia de la seguridad operacional de los otros Estados Contratantes y especialmente aquellos Estados cuyas aeronaves y personal operan dentro de su territorio y/o su espacio aéreo. Una preocupación sobre la seguridad expresada por los Estados, y por una buena razón, la cual resultó en el establecimiento de un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, regular obligatorio y transparente. Además, muchos de los Estados Contratantes de la OACI han ratificado el Artículo 83 bis, y muchos de ellos están transfiriendo responsabilidades para licencias y la continuación de la aeronavegabilidad de las aeronaves y necesita asegurarse que los Estados que son signatarios en el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Doc 7300) cumplen con el requerimiento del Anexo, y puedan cumplir con las responsabilidades transferidas.

2.2 ***Realización de auditorías relacionados con los Anexos 11, 13 y 14 iniciando en el año 2004***

2.2.1 De acuerdo con la Resolución A33-8, la Secretaría condujo trabajos preparatorios para la expansión del USOAP a los Anexos 11, 13 y 14, que se prevé iniciar en el año 2004. Este trabajo confirmó que la implantación de las disposiciones contenidas en los Anexos 11 y 14 están interrelacionados con la aplicación de numerosas disposiciones en diversos Anexos, especialmente con aquellas contenidas en el Anexo 1 – *Licencias al Personal*, Anexo 2 – *Reglamentos del Aire* Anexo 4 – *Mapas Aeronáuticos*, Anexo 10 – *Telecomunicaciones Aeronáuticas* y Anexo 15 – *Servicios de Información Aeronáutica*. La conducción de auditorías relacionadas con los Anexos 11 y 14 no pueden realizarse aisladamente, y auditar al Anexo 13 de por sí no serían rentables.

2.3 ***Suministro de capacitación a los auditores de la vigilancia de la seguridad operacional***

2.3.1 La OACI no posee los recursos financieros para emplear a todos los auditores que se necesitan para realizar las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional. Con la finalidad de complementar a su propio personal se ha visto obligado a recurrir al apoyo de expertos de los Estados, ambos con contratos de corto y largo plazo.

2.3.2 Una de las actividades principales del SOA, ha sido impartir capacitación a sus propios auditores, a funcionarios de las oficinas regionales y de las secciones pertinentes de la Organización, y a los expertos de apoyo de los Estados contratantes. La instrucción continua es necesaria también para mantener la competencia de los auditores y cumplir con los requerimientos ISO con arreglo a los cuales ha sido certificada la SOA. Se espera en un futuro, que proporcionar la instrucción a los expertos de los Estados irá en aumento, por dos razones:

- a) auditores adscritos a los Estados tendrán que convertirse en la fuente principal de conocimientos especializados en las diversas esferas, con la finalidad de poder conducir auditorías de la OACI, bajo la dirección de un experto de la OACI; y
- b) la utilización de expertos nacionales ayudará a compartir y transferir conocimientos especializados entre los expertos de los Estados y así poder difundir aplicaciones estandarizadas de los SARPS internacionales, y, en general, redundará en una mejor coordinación y relación entre los expertos técnicos de los Estados contratantes.

2.4 ***Realización de seminarios y talleres de manejo de la vigilancia de la seguridad operacional***

2.4.1 Seminarios y talleres sobre el manejo del sistema gerencial de vigilancia de la seguridad operacional son llevados a cabo en todas las regiones de la OACI dos o tres veces al año para proporcionar a los oficiales de los Estados ejemplos prácticos que los ayude a establecer y gestionar un sistema eficaz de seguridad operacional.

2.4.2 Los Estados contratantes, el Consejo de la OACI y la Comisión de Aeronavegación han expresado en varias ocasiones su apoyo a la continuación y al aumento del número de seminarios teóricos y prácticos. Se considera que los seminarios teóricos y prácticos son un instrumento importante para proporcionar asistencia general a los Estados contratantes, y la OACI debería continuar realizándolos en el futuro con más frecuencia, con sujeción a la disponibilidad de los fondos necesarios.

2.5 *Elaboración de textos de orientación relacionados a la vigilancia de la seguridad operacional*

2.5.1 La elaboración y la disposición de material técnico de orientación es una más de las herramientas de apoyo disponibles por la OACI a los Estados contratantes. Los textos de orientación permiten a los Estados aplicar los SARPS de manera armonizada, garantizando la aplicación normalizada de las disposiciones en los Anexos los cuales están destinados para su apoyo. Material de orientación bajo desarrollo en la Sección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOA) también se referirán al establecimiento y gestión del Sistema de Seguridad Operacional.

2.6 *Análisis del resultado de las auditorías*

2.6.1 Se ha desarrollado una base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) para archivar las constataciones y diferencias que surgen de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y seguimientos a las auditorías realizadas bajo el USOAP. La información generada a través de la AFDD, como la del nivel de actividad de la aviación en un Estado y los actuales hallazgos y diferencias identificados durante las auditorías, permiten a la SOA realizar un análisis detallado con el objetivo de determinar posibles acciones para resolver problemas relacionados con la seguridad operacional. La AFDD ha proporcionado a la SOA la capacidad para identificar problemas de seguridad basado en elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional. La información derivada de esto, puede ser utilizada también para evaluar posibles incidencias en varios niveles de la seguridad de las operaciones de aeronaves a diversos niveles, permitiendo así a la OACI, organizaciones internacionales, grupos de Estados y Estados individualmente, puedan priorizar acciones directas a resolver, identificar y cuantificar problemas de seguridad. Los informes obtenidos del AFDD han sido utilizados en las secciones, paneles y grupos de estudio de la Dirección de navegación aérea.

3. **Aplicación de un Enfoque Sistémico completo para el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional**

3.1 Las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional realizadas hasta el momento, han sido planificadas y ejecutadas Anexo por Anexo, iniciando con el Anexo 1, 6 y 8 y con miras a introducir de manera progresiva otros Anexos. Aunque que este enfoque cumple su cometido y prueba ser efectivo para el establecimiento del Programa y de las auditorías iniciales, resulta claro que sería largo y de elevado costo continuar con la misma línea para evaluar las capacidades de los Estados contratantes para la vigilancia de la seguridad operacional y la aplicación de las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional.

3.1.1 El reto que enfrenta la Organización consiste en establecer y mantener firmemente un programa de auditorías de vigilancia de la seguridad operacional eficaz y eficiente, a la vez que mantiene los gastos operativos en general en un nivel aceptable. Sobre la base a la experiencia obtenida hasta el momento, el Consejo considera que ha llegado el momento para que el USOAP pase de un enfoque de Anexo-por-Anexo a un enfoque sistémico completo, el cual se concentraría en la capacidad general de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. El enfoque sistémico completo abarcaría todos los Anexos relacionados con la seguridad operacional y proporcionaría un enfoque mejorado y redituable respecto a la auditoría.

3.1.2 El enfoque sistémico completo previsto para realizar las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional consistiría en dos fases. En la primera fase, la aplicación de las disposiciones de los Anexos y la identificación de las diferencias se determinaría mediante el examen del cuestionario sobre las actividades aeronáuticas del Estado y la lista de verificación de cumplimiento para todos los

Anexos pertinentes, y a través de la revisión de los documentos desarrollados por el Estado para apoyar en la aplicación de los SARPS, así como también mantener un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. En la segunda fase, el Estado a ser auditado sería visitado por el equipo de auditoria de la OACI, quien avalaría la información proporcionada por el Estado y de igual manera llevaría a cabo una visita in situ sobre la capacidad general de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. Esto incluiría una auditoria de la organización, procesos, procedimientos y programas establecidos y mantenidos por el Estado para ayudarlo a cumplir con sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

3.1.3 Las auditorías realizadas con arreglo al enfoque sistémico completo se adaptarían al nivel y complejidad de las actividades aeronáuticas del Estado que fuera a auditarse, teniendo en cuenta los mecanismos establecidos por el Estado para cumplir con sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional. La duración y regularidad de las visitas, así como el tamaño de los equipos de auditoría se determinarían mediante el examen de la información que figura en los documentos proporcionados por el Estado, inclusive el cuestionario sobre actividades aeronáuticas del Estado y las listas de verificación de cumplimiento. En principio, todos los Estados contratantes se visitarían al menos una vez en un período de seis años, y se realizarían visitas complementarias cuando fuera necesario.

3.1.4 En vista de los beneficios obtenidos en la conducción de auditorias de vigilancia de la seguridad operacional bajo este enfoque sistémico, y teniendo en cuenta el tiempo requerido para desarrollar el cuestionario, las listas de verificación de cumplimiento y protocolos necesarios, incluyendo el material didáctico para los auditores, el Consejo propuso que la ampliación del programa a los Anexos 11, 13 y 14, que se había previsto inicialmente que comenzara en el 2004, se postergara hasta 2005, con el fin de ampliar posteriormente el programa de auditoria e integrar todas las disposiciones relacionadas con la seguridad en los Anexos al Convenio. A este respecto, cabe notar, que la continuación de las actividades de auditoria relacionadas con los Anexos 1, 6 y 8, así como también con la labor preparatoria conducida por la ampliación del USOAP a los Anexos 11, 13 y 14 se integrarán en el enfoque de los sistemas a ser adoptados en el 2005. Esto incluye disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, la cual figura en todos los Anexos que tratan con este tema y que será presentado durante la Asamblea – 35º Periodo de Sesiones (Montreal, 28 Septiembre al 8 de Octubre 2004). Con la expansión del USOAP prevista para englobar 16 de los 18 Anexos de la Convención Internacional de Aviación Civil (Doc 7300), es inevitable que para OACI y los Estados el volumen de la carga de trabajo será verás aumentada considerablemente.

3.1.5 Bajo el enfoque del sistema integral, y dado el extenso campo de los asuntos que se tienen que cubrir en cada auditoría, se prevé que en muchos Estados la OACI se tendrá que tratar con varias entidades responsables de las tareas de vigilancia de la seguridad operacional, además de con la Autoridad de Aviación Civil. Para facilitar esta tarea, los Estados han solicitado a través de la SAAQ, designar a un Coordinador Nacional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (NSOC), cuya responsabilidad será la de coordinar dentro del Estado con varias autoridades o unidades responsables de la vigilancia de la seguridad operacional.

3.1.6 Debido al invaluable apoyo que sería para un Coordinador Nacional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional tener la información apropiada para el manejo eficiente en su Estado del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, la OACI intenta realizar un Seminario/Taller de un día y medio para los coordinadores de la vigilancia de la seguridad operacional del 26 al 27 de septiembre de 2004, antes de la inauguración de la Asamblea 35 – Periodo de Sesiones.

3.1.7 Tomando en consideración lo anterior, la reunión acordó que los Estados deberían incluir un Coordinador Nacional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional dentro de la delegación que participará en la Asamblea 35 – Periodo de Sesiones. Sin embargo, ya que los Estados no verían económicamente viable el enviar al NSOC a Montreal, la reunión solicita a la OACI, que además se lleve realice este seminario en la Región.

3.2 *Personal de auditoria*

3.2.1 La aplicación efectiva de un enfoque sistémico completo al realizar auditorías de vigilancia de la seguridad operacional exigiría que se dispusiera de un número suficiente de auditores calificados y experimentados en las diversas esferas que deberían auditar. La OACI no dispone de los recursos necesarios para emplear a todos los auditores que se necesitarían para realizar el trabajo. Para superar este problema, y con el fin de reducir al mínimo los gastos a la vez que se cumple plenamente el requisito del enfoque sistémico completo para realizar las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, se insta a los Estados que estén en condiciones de hacerlo a que proporcionen a la Organización funcionarios adscritos a largo plazo por un período de tres años como complemento del personal de auditoría que contrate la OACI.

4. **PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA GASP – UNIFICACIÓN DE UNA ESTRATEGIA – ASUNTOS DE SEGURIDAD.**

4.1 **Exposición del Problema**

4.1.1 Los análisis de las ciento treinta y un misiones de seguimiento a las auditorías, revelaron que los Estados contratantes continúan progresando en la aplicación de sus planes de acción correctivas en material de seguridad. No obstante, mientras que los resultados son alentadores las misiones de seguimiento a las auditorías revelaron también que un número de Estados no han tenido mucho progreso en la resolución de problemas de seguridad identificados en el momento de las auditorías iniciales. Se debe de tomar nota que algunos Estados contratantes no han sometido un plan de acción correctivo desde su auditoría inicial. El hecho demuestra que, después de las misiones de seguimiento, aproximadamente el 24 por ciento de los Estados auditados experimentan dificultades en la aplicación en su plan de acción correctivo en relación con las regulaciones operacionales, el desarrollo de material de orientación, califica al personal técnico y solucionar los asuntos de seguridad.

4.1.2 Las auditorías también revelaron los problemas relacionados a la organización, surgiendo primordialmente de la falta de compromiso por parte de los Gobiernos a apoyar a sus respectivas autoridades de aviación civil para alcanzar el nivel deseado. Donde tales deficiencias existen, algunas de las consecuencias son el desarrollo incorrecto e insuficiente para asegurar la seguridad.

4.2.1 **Solución propuesta – Construyendo la Vigilancia de la Seguridad Operacional**

4.2.2 El apoyo a los Estados no es una idea nueva o un nuevo ejercicio que como la OACI, los mismos Estados y otras organizaciones han estado proporcionando quienes así lo soliciten, en muchos casos, a través de proyectos de asistencia para tal fin. Sin embargo, este enfoque como ha sido la intención, no siempre ha sido eficaz y efectivo para corregir las deficiencias. La diferencia principal con la unificación estratégica es el enfoque que como trabajo conjunto se le dé con el propósito de poder analizar las causas, desarrollar e implementar una solución desde un enfoque más del tipo de negocio. La OACI como socio podría ayudar como un caso de negocio en el desarrollo para rectificar las deficiencias relacionadas con la seguridad ya sea en un caso en particular o en grupo de Estados.

4.2.3. La asociación podría comprenderse desde un proyecto de cooperación específico de un Estado, ej.: expertos trabajando directamente con la autoridad del Estado. Otro enfoque es involucrando un grupo de Estados que compartan expertos para el desarrollo de regulaciones, procedimientos o instrucción, o un proyecto desarrollado por la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI (TCB), como el Desarrollo de Cooperación de Seguridad Operacional y Continuidad en la Aeronavegación (COSAP). Otros Estados han escogido el establecimiento de una organización sub-regional responsable del desarrollo de tareas de vigilancia en todos los Estados miembros, como ACSA en Centroamérica y RASOS en la región del Caribe.

4.2.4 La raíz causante de los problemas necesitará ser analizada en un enfoque conjunto involucrando a la Dirección de Navegación Aérea (ANB), la Oficina Regional y los Estados correspondientes. Las Oficinas Regionales de la OACI están mejor posicionadas y calificadas para traer objetividad y análisis al proceso, debido a que están al tanto de lo que sucede en su Región. La Dirección de Cooperación Técnica es la fuente principal para proveer expertos y recursos adicionales requeridos para poder solucionarlo.

4.2.5 Otra área que la OACI exploraría bajo la estrategia de unificación, sería qué tan lejos podría establecerse la cooperación y la asociación con la industria, con los proveedores de los servicios de navegación aérea e instituciones financieras, con el objetivo de asistir a los Estados en mejorar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

4.3 *Implantación*

4.3.1 La aplicación de un plan de negocio es uno de los elementos más críticos de la estrategia. En general la coordinación será provista por la ANB. TCB identificará a los donadores y recursos para los expertos y el financiamiento requerido y manejar la implantación como sea requerida. Los Estados podrán, como les corresponda, someter al IFFAS una aplicación para préstamo o subsidio basado en el plan de recuperación de costos.

4.3.2 Las Oficinas Regionales podrán monitorear el progreso de la implantación, identificar cualquier dificultad emergente relacionado con el progreso, incluyendo problemas durante el trayecto y grandes obstáculos, también proveer retroalimentación de información a los socios involucrados en el proceso de recuperación. La Sede de la OACI actualizará la información concerniente a la capacidad del Estado en la vigilancia de la seguridad operacional con base a la información de las oficinas regionales de la OACI y tenerlas disponibles a otros Estados contratantes. Del mismo modo, los socios utilizarán la información de retroalimentación recibida de las oficinas regionales para ajustar el plan de negocio como se requiera para poder solucionar las dificultades con las que se pudieran encontrar.

5. Conclusión

5.1 Aunque el enfoque Anexo por Anexo utilizado hasta el momento para la realización de auditorías cumplió con su finalidad y demostró ser eficaz para el establecimiento inicial del Programa, su continuación en la misma forma sería larga y costosa.

5.2 Apoyar a los Estados a través de la realización de Seminarios/talleres del manejo de la vigilancia de la seguridad operacional y el desarrollo de material de orientación relevante son la única asistencia disponible y prácticamente sin costo alguno para los Estados contratantes, y debería continuar.

5.3 Las auditorías en las esferas de ampliación a los Anexos 11 y 14 no pueden llevar a cabo eficazmente en forma aislada, ya que las disposiciones ahí contenidas están estrechamente interrelacionadas con las disposiciones que figuran en varios otros Anexos, como se indica en el párrafo 2.2.1 arriba citado que deberían ser tratados al mismo tiempo.

5.4 Un enfoque del sistema para conducir auditorías de vigilancia de la seguridad operacional sería dirigido a disposiciones relacionadas a la seguridad contenidas en Anexos relacionados con la seguridad enfocándose en general a la capacidad de la vigilancia de la seguridad operacional del Estado y en específicas áreas críticas de la seguridad a la vez que se evalúa la aplicación de todas las disposiciones a través de la revisión de las Listas de Verificación de Cumplimiento. También, ofrece un ahorro potencial del costo a largo plazo, si se compara con el enfoque de Anexo por Anexo.

5.5 El asunto de la Estrategia de Unificación del Plan Global de la OACI para la Seguridad Aeronáutica GASP podría tratar la asociación de la OACI, Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, industria, instituciones financieras y otros involucrados, a desarrollar una solución de implantación con el fin de fomentar un sistema internacional de aviación civil seguro y asistir a los Estados para resolver sus deficiencias relacionadas a la seguridad, mejorando la seguridad de la aviación.

6. Acción sugerida

6.1 Se invita a las Autoridades Aeronáuticas a tomar nota del contenido de esta nota de estudio y del proceso de preparación y conducción de la ampliación del Programa Universal de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) hacia los Anexos 11, 13 y 14, tomando en cuenta la aplicación de las experiencias administrativas que se lograron durante el inicio del Programa de USOAP de la OACI en los Anexos 1, 6 y 8, con la finalidad de poder acelerar la recepción de los cuestionarios de pre-auditoría del SOA.

6.2 Se sugiere a las Autoridades Aeronáuticas tomar nota del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP) de la OACI – Unificación Estratégica en Asuntos de Seguridad, para fomentar un sistema de aviación civil seguro entre los Estados y mejorar la seguridad de la aviación en la Región.