



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP)

(Nota presentada por Bangladesh)

RESUMEN

El Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) se adoptó en 2017 con el objetivo de asistir a los Estados miembros, a la OACI y a otras partes interesadas con el propósito de hacer más eficaz la seguridad de la aviación por medio de resultados prioritarios, acciones prioritarias y metas a las que se aspira.

Según las instrucciones del 40º período de sesiones de la Asamblea, la OACI consideró las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP, así como de las observaciones de la evaluación realizada por la Oficina de Supervisión Interna (OIO) de la OACI respecto a la experiencia conseguida gracias a la implementación del GASeP durante los últimos cinco años. Se espera que la OACI presente una versión más realista y realizable del GASeP que contenga más orientación y claridad.

En esta nota se destaca la propuesta de Bangladesh relativa a ciertos elementos que han de considerarse durante la próxima revisión del GASeP.

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

- pedir a la OACI que considere el impacto de la pandemia de COVID-19 y de situaciones imprevistas como factor de riesgo para su inclusión en la próxima versión del GASeP;
- pedir a la OACI que considere establecer de nuevo, adoptando un enfoque realista, el objetivo de implementación efectiva para las metas a las que se aspira que figuran en el GASeP;
- pedir a la OACI que proporcione una plantilla para un Plan Estatal de Acciones Prioritarias sobre Seguridad de la Aviación (SASPAP) que ayude a lograr los objetivos de las metas a las que se aspira;
- alentar a los Estados miembros a que preparen un Plan Estatal de Acciones Prioritarias sobre Seguridad de la Aviación (SASPAP) teniendo en cuenta los factores de riesgo del Estado;
- pedir a la OACI que proporcione un foro regional dedicado al GASeP para directores generales y autoridades estatales de alto nivel.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se lleven a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias como se indica en el Plan de Actividades de la OACI 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)</i> (Doc 10118) Análisis de los resultados de auditoría CMA del USAP de 2020 Análisis de los resultados de auditoría CMA del USAP de 2021 Nota de estudio A41-WP/4 EX/1 de la Asamblea de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se convino en que había necesidad de acelerar la preparación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) a título de futuro marco de definición de políticas y programático en materia de seguridad de la aviación. El Consejo aprobó el GASeP en noviembre de 2017.

1.2 El GASeP ofrece la base para que los Estados, la industria, otras partes interesadas y la OACI trabajen juntos en pro del objetivo común de mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo y obtener cinco resultados prioritarios clave, a saber:

- a) aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos;
- b) desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana;
- c) perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación;
- d) mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad; y
- e) incrementar la cooperación y el apoyo.

1.3 El Plan contiene una hoja de ruta que describe 94 tareas que acompañan a 32 acciones en el marco de los cinco resultados prioritarios clave antes mencionados.

1.4 Las siguientes constituyen las metas a las que se aspira que figuran en el GASeP y se basan en indicadores de sostenibilidad de las actividades del CMA del USAP, que representan el nivel de implementación efectiva (EI) de los elementos críticos (CE) de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación:

- a) el 80% de los Estados superan el 65% de EI de los CE para 2020;
- b) el 90% de los Estados superan el 80% de EI de los CE para 2023; y
- c) el 100% de los Estados superan el 90% de EI de los CE para 2030.

2. ANÁLISIS

2.1 **NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA:** Después de la creación del GAsEP, la OACI y los Estados miembros se han esforzado significativamente por desarrollar el sistema de seguridad de la aviación. No obstante, se presenta a continuación el grado de implementación del GAsEP a nivel mundial y regional, en términos de porcentaje de Estados con una EI de los CE de más del 65% (meta fijada para 2020) y de más del 80% (meta fijada para 2030):

	PORCENTAJE DE ESTADOS CON UNA EI DE LOS CE DE MÁS DEL 65%									
	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	AFI	MUNDIAL	Meta del GAsEP
31 de diciembre de 2020	54,05	59,09	90,74	76,92	36,36	61,54	34,78	47,06	63,04	80% (2020)
	PORCENTAJE DE ESTADOS CON UNA EI DE LOS CE DE MÁS DEL 80%									
31 de diciembre de 2021	27,03	22,73	79,63	46,15	18,18	15,38	13,04	19,61	39,67	90% (2023)

Nota: De conformidad con los boletines de análisis de los resultados de auditoría correspondientes a 2020 y 2021, publicados por la OACI.

2.2 **IMPACTO DE LA COVID-19:** Debido a la pandemia de COVID 19, los países no pudieron seguir progresando como siempre en sus iniciativas para mejorar la seguridad de la aviación. Todas las medidas y las iniciativas de los Estados en el marco de la hoja de ruta se detuvieron o se lentificaron en los últimos dos años. Además, las actividades *in situ* del CMA del USAP de la OACI no pudieron tener lugar de marzo 2020 a principios de 2022. Cabe mencionar que de las decisiones nacionales dependió que distintos países experimentaran diferentes repercusiones a causa de la pandemia mundial de COVID-19.

2.3 **PRONÓSTICO DE IMPLEMENTACIÓN:** Como puede apreciarse en la tabla del párrafo 2.1, parece ser que, aparte de la región EUR/NAT, ninguna otra región ha podido alcanzar la meta fijada para 2020. Es muy improbable que la meta correspondiente a 2023 se cumpla en la mayoría de las regiones.

2.4 **PLANTILLA PARA UN PLAN ESTATAL DE ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (SASPAP):** El GAsEP carece de una plantilla normalizada y estructurada para un Plan Estatal de Acciones Prioritarias sobre Seguridad de la Aviación. Esa plantilla ayudaría a los Estados miembros a tener un entendimiento común, así como a los gobiernos para que establezcan las prioridades de sus iniciativas y elaboren sus presupuestos en el contexto posterior a la Covid. Considerando que una plantilla común y estructurada para un Plan Estatal de Acciones Prioritarias sobre Seguridad de la Aviación (SASPAP) que ayude a lograr los objetivos de las metas a las que se aspira podría introducirse que en la próxima versión del GAsEP, podría alentarse a los Estados miembros a que elaboren el SASPAP teniendo en cuenta sus factores de riesgo.

2.5 **DIÁLOGO REGIONAL DE ALTO NIVEL SOBRE EL GASEP:** La implementación del GASEP depende en sumo grado del compromiso de las autoridades gubernamentales de alto nivel. En la primera edición de ese plan no se proporciona un foro regular y dedicado al GASEP para directores generales y autoridades estatales de alto nivel con el propósito de que intercambien experiencias y puntos de vista. A la luz de esto, podría pedirse a la OACI que considere introducir un foro regional dedicado al GASEP para directores generales y autoridades estatales de alto nivel.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Teniendo en cuenta lo que precede, en la próxima versión del GASEP debería incluirse una meta realista basada en las lecciones aprendidas de la situación sin precedentes de los dos últimos años que se derivó de la pandemia y ofrecerse a los Estados orientación normalizada y estructurada con objeto de garantizar un enfoque sistemático de implementación y propiciar un mayor compromiso por parte de las autoridades gubernamentales de alto nivel de mantener el GASEP en su agenda de prioridades.

— FIN —