



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política**

**GASeP – BENEFICIOS DE UN PROGRAMA GLOBAL Y NECESIDAD DE OBSERVACIÓN CONTINUA DE SUS LOGROS**

(Nota presentada por Argentina y Brasil con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC<sup>1</sup>)

**RESUMEN**

La creación del GASeP representó un importante paso adelante en la esfera de la seguridad de la aviación y facilitación. La hoja de ruta del GASeP aportó mayor objetividad a un documento estratégico global, representando una notable evolución a partir de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS).

De su creación, la hoja de ruta del GASeP se encuentra en su etapa de implementación y algunas tareas ya se han completado. Para continuar avanzando en su implementación, se sugiere el establecimiento de una metodología para notificar a las partes interesadas sobre nuevos logros y promover el intercambio de conocimientos y experiencia entre las mismas.

Además, otro asunto importante sobre la mejora del seguimiento del GASeP entraña formas de actualizar el estado de la Implementación efectiva (EI) en forma dinámica. La EI utiliza los resultados del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) para cuantificar el progreso del GASeP. Considerando que las auditorías del USAP pueden presentar un cierto lapso de tiempo entre actividades, se sugiere que la OACI considere los elementos de prueba o pruebas documentales del Estado, según se establece en el Plan de medidas correctivas (CAP), para actualizar el estado o condición de la EI en forma continua.

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

- a) tomar nota de la experiencia del Brasil con el GASeP en la creación de un grupo técnico de colaboración para coordinar la implementación del plan y desarrollar acciones y proyectos conjuntos con la industria y todas las partes interesadas de la aviación pertinentes;
- b) reconocer la importancia del GASeP para la mejora de la seguridad de la aviación en todo el mundo, como programa internacional para ese sector;
- c) sugerir a la OACI que analice las posibles ventajas y la viabilidad de crear una plataforma para el seguimiento de los logros de la Hoja de ruta del GASeP; y
- d) pedir a la OACI que evalúe la posibilidad de actualizar algunos resultados del USAP-CMA (Implementación efectiva) sobre la base de la presentación por los Estados de pruebas documentales como parte del Plan de medidas correctivas (CAP).

*Objetivos estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *Seguridad de la aviación y facilitación*.

<sup>1</sup> Belice, Bolivia, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú y Venezuela.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se requiere financiación adicional.   |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) (Doc 10118)</i><br>Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación - Enfoque de observación continua (USAP-CMA) |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Después de la aprobación del GASeP, en noviembre de 2017 por el Consejo de la OACI, la Organización ha promovido varios eventos regionales en todo el mundo para avanzar en la implementación mundial del Plan. Desde entonces, un número considerable de autoridades competentes y representantes de la industria han elaborado proyectos para cumplir algunas de las tareas de la Hoja de ruta del GASeP.

1.2 La Hoja de ruta del Plan representó una importante innovación aportada por el GASeP en relación a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS). La Hoja de ruta aportó mayor objetividad a un documento estratégico mundial y significó un avance en la dirección correcta, representando una notable evolución con respecto al ICASS.

1.3 No obstante, el desarrollo del GASeP ha enfrentado algunos retos en estos primeros años de su implementación. Un aspecto involucra la creación y el fomento del intercambio de experiencias entre partes interesadas y Estados con atribuciones similares en la Hoja de ruta del GASeP, y otro aspecto entraña la comunicación con respecto de los resultados del plan.

1.4 Una oportunidad de mejora para el GASeP es la forma en que abarca la evaluación de cada tarea. La vigilancia u observación de si se están logrando las metas de la Implementación efectiva (EI), en forma fácil e inteligente, permitiría que los Estados y la industria desarrollaran los sistemas mundiales de seguridad de la aviación.

## 2. EXPERIENCIA DEL BRASIL EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL GASeP Y NECESIDAD DE COMPARTIR CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA PARA CUMPLIR LAS TAREAS DEL GASeP

2.1 La creación y aprobación del GASeP llevó a la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Brasil a crear un grupo compuesto por las autoridades competentes y representantes de la industria, con miras a implementar el Plan nacional, teniendo en cuenta el Plan global.

2.2 El grupo creado por la ANAC tiene el objetivo de determinar las acciones prioritarias, designar una organización responsable de cada tarea y realizar el seguimiento de programas de actividades. Además, este grupo puede crear subgrupos para trabajar en el desarrollo de proyectos específicos. El grupo ya ha creado dos subgrupos, con los objetivos siguientes:

- crear textos de orientación nacionales sobre pasajeros perturbadores en los aeropuertos y aeronaves; y
- elaborar un manual sobre factores humanos para el personal de seguridad de la aviación.

2.3 Estos son los dos primeros proyectos que el grupo sobre el GASeP está llevando a cabo. Además de éstos, otros proyectos ejecutados por otras partes interesadas ya han producido resultados y el Brasil tiene la intención de presentar estos resultados al Grupo regional sobre seguridad de la aviación y

facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC, con miras a fomentar la implementación de acciones similares en otros Estados.

2.4 A esos efectos, consideramos que la creación de una plataforma global de uso compartido en la cual se incluiría el catálogo de la Hoja de ruta del GAsEP podría resultar beneficiosa y ayudar a todos los Estados a determinar soluciones para lograr el cumplimiento de las normas AVSEC. Esto podría hacerse mediante la elaboración de un sitio web seguro en el cual los Estados o las partes interesadas de la industria que deseen compartir sus proyectos sobre las tareas del GAsEP podrían incluir sus documentos.

### 3. PLATAFORMA PARA LA EVALUACIÓN DEL PROGRESO DEL GAsEP

3.1 El GAsEP presenta, en su Hoja de ruta, una columna con indicadores para cada tarea, con objeto de medir el estado de cumplimiento. Algunas de estas tareas comprenden la producción de textos técnicos como “*Publicación de textos de orientación*”, “*Materiales revisados*”, “*Orientación publicada*” y “*Plantilla elaborada*”. Para promover el uso de estos materiales, podría crearse una plataforma en la que pudieran incluirse dichos productos, asegurando que los clientes de cada producto tienen conocimiento de la existencia de los materiales, permitiendo el desarrollo de los planes en forma más eficiente.

3.2 Algunos de los indicadores de tareas de los Estados piden información del Estado, como “*Encuesta/cuestionario de la OACP*”, “*Mayor intercambio entre los Estados de información, requisitos y especificaciones de los equipos*” y “*Desarrollo y ejecución de planes de medidas correctivas*”. Para estos, podría incluirse en la plataforma orientación para transmitir a los Estados la información necesaria, ayudándoles a comprender mejor la tarea y la forma de cumplirla. De esta forma, el GAsEP no solo sería un camino transparente y amplio para la evolución y la seguridad de la aviación, sino que constituiría también una plataforma para intercambiar conocimientos, experiencia y mejores prácticas, en forma muy organizada y objetiva.

3.3 El GAsEP tiene metas relacionadas con su Implementación efectiva (EI), utilizando como insumo datos del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA). Estas metas son: para 2020, 80% de los Estados alcanzan el 65% de EI; hasta 2023, el 90% de los Estados alcanzan el 80% de EI; y para 2030, el 100% de los Estados alcanzan el 90% de EI.

3.4 Las auditorías del USAP-CMA (basadas en documentos o en el terreno) tienen actualmente una periodicidad de años, lo que conduce a una imagen obsoleta de la EI real del GAsEP, puesto que la actualización del estado o condición solo se efectúa cuando se realiza una auditoría subsiguiente. Es así que la metodología USAP-CMA podría considerar la presentación de los elementos de prueba por los Estados contenidos en su Plan de medidas correctivas (CAP) para mantener más actualizada la EI y crear una motivación para el pleno cumplimiento por los Estados. El análisis del CAP tendría un carácter muy similar a una auditoría basada en documentos, que sería apoyada por una declaración por parte del Estado y la presentación de pruebas apropiadas (documentación nacional y a nivel de aeropuertos, figuras y otros tipos).

3.5 En cuanto a las Preguntas del Protocolo (PQ) relacionadas con los Elementos críticos (CE), que podrían exigir una evaluación en el lugar (p. ej., el CE 8), esto no se aplicaría. No obstante, prevemos que las PQ que puedan evaluarse mediante pruebas documentales, como ocurre con los CE 1, 2, 3, 5 y 6, podrían beneficiarse con el proceso descrito anteriormente.

3.6 Finalmente, quisiéramos reconocer que el GAsEP constituye una herramienta muy importante del sistema global de seguridad de la aviación, y que para materializar todas las posibles

ventajas del GAsEP, se requiere una próxima etapa. La creación de una plataforma donde todas las entidades responsables del Plan pueden realizar el seguimiento de sus logros en forma transparente y actualizada, haciendo posible compartir experiencias y buenas prácticas, sería la forma en que, en nuestra opinión, se alcanzaría ese objetivo.

— FIN —