



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la Aviación - Política

**EXPERIENCIA REGIONAL OACI-SAM EN LA IMPLEMENTACION DEL GAsEP
EN BASE A LA HOJA DE RUTA DEL GRUPO AVSEC/FAL NACC/SAM OACI-CLAC
ACORDADA EN PANAMÁ EL 2018**

(Nota presentada por Chile, Brasil y Colombia, y apoyada por Argentina, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá y Uruguay²)

RESUMEN

Establecer una hoja de ruta regional NAM/CAR/SAM al amparo de la OACI-CLAC para la implementación del GAsEP ha permitido a la región de manera gradual, aumentar la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación civil, mejorar los resultados prioritarios, abordar los desafíos y tareas específicas acordadas en la Conferencia Regional NAM/CAR/SAM de Panamá en el 2018 y cumplir con los compromisos internacionales adquiridos en la segunda conferencia de alto nivel de Montreal de Nov.2018 para contribuir a la sostenibilidad del sistema global y regional. La Pandemia, además de afectar los mecanismos de cooperación y movilidad de las personas, dejó de manifiesto la necesidad de revisar la hoja de ruta e indicadores del GAsEP.

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

- a) alentar al Consejo a revisar los resultados prioritarios, las acciones y tareas del GAsEP; revisar la hoja de ruta y adaptarla a la realidad actual post Pandemia; estudiar nuevas propuestas de indicadores de meta, de manera de permitir una evaluación más precisa, sencilla y actualizada del Plan Global; y orientar a los Estados en el cómo bajar el GAsEP a un Programa Estatal (State Security Programme) asociado a un sistema estructurado de gestión SeMS, y
- b) tomar nota de los esfuerzos del Grupo Regional NACC/SAM de la OACI-CLAC para implementar el GAsEP e incentivar a los Estados, a reactivar sus esfuerzos colectivos para acordar mecanismos de cooperación de políticas de seguridad de la aviación, de entrenamientos de equipos de trabajo y planificación estratégica, que contribuyan a elevar los niveles de implementación efectiva y que ningún país se quede atrás.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico “Seguridad de la aviación y facilitación”
<i>Repercusiones financieras:</i>	No requiere fondos
<i>Referencias:</i>	Plan Global para la Seguridad de la Aviación GAsEP (DOC 10118)

¹ Versión en español proporcionada por Chile.

² Notas apoyadas por Estados miembros de la Región SAM y CLAC (Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En septiembre de 2016, los delegados ante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acordaron que era necesario acelerar el desarrollo de un Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) como política y marco de programación futuro en materia de seguridad de la aviación, abordando las necesidades de los Estados y la industria en lo que respecta a la orientación de todas las iniciativas de fortalecimiento de la seguridad de la aviación mediante un conjunto de acciones, tareas y metas prioritarias acordadas a nivel internacional.

1.2 El Plan Global para la Seguridad de la Aviación Civil (GASeP) contempla la aplicación de acciones, tareas indicadores y plazos a nivel mundial, regional y nacional, con participación de la industria y las demás partes interesadas para aumentar el nivel de aplicación del Anexo 17, Seguridad; solicitando a los países incrementar los esfuerzos para que la OACI aumente su capacidad de apoyo a los Estados en ese sentido, constituyéndose en un documento viviente que permite su examen periódico según sea las amenazas emergentes para la seguridad de la aviación.

1.3 Objetivos claves esperados por OACI, que respaldan el propósito de la Hoja de ruta nacional, en el marco del GASeP:

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

2. EXPERIENCIA REGIONAL CLAC-SAM

2.1. En Panamá se reunieron representantes de los Estado de la región y aprueban una Hoja de ruta regional para para Norteamérica, Centroamérica y Caribe, y Sudamérica NAM/CAR y SAM, junto a la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil (CLAC) sobre seguridad de la aviación civil, para abordar los desafíos comunes mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI que se llevó a cabo en la Ciudad de Panamá.

2.2. Los participantes en la conferencia (Estados, organizaciones internacionales y regionales y la industria) acordaron entre lo más relevantes, lo siguiente:

- a) *las autoridades nacionales competentes en seguridad de la aviación en las Regiones NAM/CAR y SAM deberán asegurar que las acciones y tareas de la Hoja de ruta implementada en todos los Estados este de acuerdo con los planes de acción detallados en la Hoja de ruta regional SAM y que serán desarrollados por los Estados considerando los resultados prioritarios definidos en plan Global OACI;*
- b) *asimismo, acordaron desarrollar un sistema coordinado de auditorías y examen por homólogos a través de la elaboración e implementación de planes de rectificación a nivel nacional y regional para corregir las carencias y vulnerabilidades identificadas, incluyendo la mejora de la instrucción y la orientación sobre el aseguramiento de la calidad entre los Estados de las Regiones NAM/CAR y SAM, y otras entidades involucradas;*
- c) *se acordó que los Estados debiesen trabajar conforme a la Resolución 2309 del año 2016 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y las resoluciones respectivas de la Asamblea de la OACI bajo el liderazgo de la OACI; y respaldar la hoja de ruta de seguridad de la aviación NAM/CAR y SAM-CLAC que se examinó en Panamá;*

- d) *el Grupo Regional AVSEC/FAL tomando en consideración los recursos disponibles de los Estados y las entidades involucradas debería apoyar el desarrollo de Planes nacionales de acción detallados para asegurar la implementación efectiva de las acciones y tareas respectivas de la Hoja de ruta; y*
- e) *para apoyar la iniciativa de la OACI “Ningún país se queda atrás”, se insta a los Estados, organizaciones regionales y partes involucradas, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, a brindar su apoyo, según fuera necesario, a otros Estados y entidades que lo necesiten, para la implementación de la Hoja de ruta regional.*

2.3. Establecer una hoja de ruta regional NAM/CAR/SAM al amparo de la CLAC para la implementación del GASEP ha permitido a la región de manera gradual:

- a) aumentar la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación civil contenidas en el Anexo 17, contribuyendo a la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación civil (AVSEC);
- b) alcanzar los resultados prioritarios en materia de seguridad de aviación civil, aprobados por la Asamblea de la Organización Internacional de la Aviación Civil, contenidas en el Plan Global OACI (GASEP), para el período 2020-2030;
- c) abordar los desafíos y tareas específicas AVSEC acordadas en la Conferencia Regional NAM/CAR y SAM sobre Seguridad de la Aviación; y
- d) cumplir con el compromiso Internacional adquiridos en la Segunda Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad de la Aviación, realizada en Montreal, entre el 29 al 30 de noviembre de 2018, para contribuir a la sostenibilidad del sistema global, regional y nacional AVSEC.

2.4. La pandemia ha impactado las operaciones aéreas, las cuales se han visto enfrentadas a una dramática caída de la demanda y otras restricciones que han puesto en delicada situación a la Industria del transporte aéreo, como también a los propios Estados. El impacto de la pandemia cambió la forma de comunicarse y afectó los esfuerzos regionales en los mecanismos de cooperación. Además, se identifica que el indicador de meta de GASEP, que utiliza los resultados de la implementación efectiva (EI) de las auditorías USAP-CMA, no permite el monitoreo adecuado del Plan Global, especialmente porque las auditorías poseen recurrencia de años, lo que no permite tener una foto actualizada del Plan. Por lo tanto, se identifica que para el próximo ciclo del Plan nuevos indicadores y formas de monitoreo podrían ser implementadas para que se tengan resultados más reales y actualizados sobre el cumplimiento del GASEP, además de incentivar avances en la seguridad de la aviación.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se propone a la Asamblea, alentar al Consejo a revisar los resultados prioritarios, las acciones y tareas del GASEP; revisar la hoja de ruta y adaptarla a la realidad actual post Pandemia; estudiar nuevas propuestas de indicadores de meta, de manera de permitir una evaluación más precisa, sencilla y actualizada del Plan Global; y orientar a los Estados en el cómo bajar el GASEP a un Programa Estatal (State Security Programme) asociado a un sistema estructurado de gestión SeMS.

3.2 Tomar nota de los esfuerzos del Grupo Regional NACC/SAN de la OACI-CLAC para implementar el GASEP e incentivar a los Estados, a reactivar sus esfuerzos colectivos para acordar mecanismos de cooperación de políticas de seguridad de la aviación, de entrenamientos de equipos de trabajo y planificación estratégica, que contribuyan a elevar los niveles de implementación efectiva y que ningún país se quede atrás.