



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

- Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**
30.1: Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) e implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

**UNIFICACIÓN DE POLÍTICAS PARA GASP Y GANP EN LO REFERENTE A
SEGURIDAD OPERACIONAL**

[Nota presentada por Colombia y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, El Salvador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)]

RESUMEN

El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) requieren contar con políticas que sustenten la orientación de los objetivos, en ambos casos estratégicos y en ambos casos en pro de la Seguridad Operacional. En tal sentido, la presente nota de estudio sugiere a la OACI la generación de una política que fusione las políticas propias del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) que dirigen el actuar del Plan de Seguridad Operacional, con políticas que conduzcan y comprometan el actuar del Plan de Navegación Aérea, en cada Estado.

Con políticas “sombrija” se podrá dar mayor soporte a la implementación de los SSP, al impulsar de manera más efectiva y coordinada los objetivos estratégicos para el establecimiento de prioridades y al mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación, así como el desarrollo del sistema mundial de navegación aérea y cumplir las expectativas de la comunidad de la aviación, de manera coherente y conjunta, reduciendo el potencial traslape de actividades y asignando apropiadamente los recursos.

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

- apoyar la presente Nota de Estudio; y
- requerir a OACI la generación de políticas transversales que cubran los objetivos de los planes estratégicos inscritos en GASP y GANP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevé ninguna.
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859)</i> <i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación, 2020-2022 (Doc 10004)</i>

¹ Versión en español proporcionada por Colombia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los planes estratégicos emitidos por OACI, en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) contienen los lineamientos que en presente y futuro orientan el desarrollo de la aviación a nivel global.

1.2 Como planes estratégicos, están diseñados para que se adapten, planteen y cumplan en cada Estado de acuerdo con las posibilidades y recursos.

1.3 Ambos planes y su apropiación en cada Región y cada Estado tienen un objetivo general en común: mejorar la seguridad operacional.

1.4 Por otra parte, una definición general de política se refiere a un sistema estructurado y deliberado de principios que orientan la toma de decisiones con la aspiración de lograr resultados racionales con el compromiso de los individuos involucrados, con el ánimo de alcanzar ciertos objetivos.

1.5 Haciendo acopio de los planteamientos previamente expuestos, se sugiere necesario contar con políticas unificadas que orienten el desarrollo e implementación de ambos planes.

2. ANÁLISIS

2.1 Los instrumentos de planeación a nivel mundial emitidos por OACI, en el GASP y en el GANP contienen los lineamientos que en presente y futuro orientan la gestión y el desarrollo de la aviación a nivel global.

2.2 Como planes estratégicos, GANP y GASP están diseñados para que se adapten, planteen y definan los respectivos objetivos a ser cumplidos en cada Estado de acuerdo con las posibilidades y recursos. Sin embargo, los objetivos e indicadores del GANP no están “respaldados” por una política con lo que, eventualmente, no se logra el compromiso o la responsabilidad para el logro de las metas de quienes deben estar involucrados.

2.3 Por su parte, las políticas, como principios que orientan la toma de decisiones, deben ser estructuradas de manera que se logren resultados racionales lo cual debe conllevar, implícitamente, la racionalización de recursos que se han de invertir para el logro de las metas que se aspira lograr para cada objetivo.

2.4 Así las cosas, lo ideal también es unificar o, según sea practicable, fusionar políticas que permitan definir objetivos conjuntos. En todo caso, ambos planes en cada Estado deben ser adoptados, racionalizando recursos, optimizando la asignación de éstos y planteando metas que sean alcanzables, evitando que sean similares -paralelas- o contradictorias, todo con el ánimo de cumplir las expectativas de la comunidad de la aviación con eficiencia en el uso de los recursos.

2.5 La definición y emisión de políticas transversales, que sustenten objetivos conjuntos, serán herramientas estratégicas fundamentales para el logro de ambos planes estratégicos, para la definición de planes de acción consistentes entre sí y, por ende, para el alcance de las respectivas metas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La definición de políticas que cubran los objetivos de los planes nacionales, tanto de seguridad operacional como de navegación aérea, permitirán definir de manera optimizada los objetivos, planes y metas de uno y otro plan.

3.2 Se invita a la Asamblea de la OACI a evaluar la inclusión, en las próximas ediciones de sus planes mundiales (globales), políticas que unifiquen criterios respecto a la seguridad operacional, que cubran los objetivos de GASP y GANP y, con ello, permitan optimizar recursos.

— FIN —