



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la Aviación – Política

DISEÑO DE MECANISMO PARA EVALUAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (GASeP)

(Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay)²

RESUMEN

El Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) proporciona las bases para que los Estados, la industria, las partes interesadas y la misma OACI trabajen armónicamente para fortalecer la seguridad de la aviación, a nivel mundial, regional y nacional. Para medir y controlar el desempeño de su implementación, el GASeP hace referencia a la utilización de diferentes fuentes para identificar el nivel de ejecución de los principios prioritarios, entre estos se encuentra el resultante de las auditorías y misiones de validación del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), información de las Oficinas Regionales incluyendo informes de los grupos AVSEC regionales existentes. Las metas globales a las que aspira el GASeP se presentan en la hoja de ruta, como porcentajes de cumplimiento de la Implementación Efectiva (EI) que se obtienen de las Auditorías USAP a los Estados. Sin embargo, estos niveles de EI no están diseñados ni contemplan la implementación de aquellas medidas/tareas que son asignadas en la hoja de ruta, a la OACI o la industria, o inclusive las tareas consideradas como de responsabilidad mundial que involucrarían a los componentes OACI, Estados e Industria.

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

- a) solicitar al Consejo, diseñe y desarrolle mecanismos de medición que permitan identificar los aportes que la OACI, los Estados y la Industria, contribuyen al nivel de implementación del GASeP y que dicha implementación no se soporte de manera exclusiva en los porcentajes de la EI de los Estados que resulten de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA); y
- b) en vista que la Hoja de ruta del GASeP es un documento “viviente”, y que existe la posibilidad que se examine y adapte periódicamente según sea necesario, se considera necesario analizar la conveniencia de diseñar nuevos parámetros para medir las metas globales a las que se aspiran en el GASeP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Seguridad y Facilitación</i>
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i> <i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación Civil (GASeP)</i> — (Doc 10118) <i>Manual de observación continua en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación</i> (Doc 9807)

¹ Versión en español proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).

² Estados miembros de la Región Sudamérica (SAM) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) [Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de) Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acordó en su 39º período de sesiones (2016) acelerar el desarrollo del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) como política y marco de programas futuros en materia de seguridad de la aviación.

1.2 El GASeP fue diseñado para proporcionar la base para que los Estados, la industria, las partes interesadas y la propia OACI trabajen en conjunto para fortalecer la seguridad de la aviación, debiendo adoptarse medidas a nivel mundial, regional y nacional para aumentar el nivel de aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1.3 Como parte de los principios para medir y controlar el desempeño de los Estados en relación con el GASeP, se menciona en su Capítulo 5 (Implantación, Control y Examen), que se utilizarán diferentes fuentes de datos para identificar el nivel de ejecución de los principios prioritarios indicados en el GASeP, entre las que se encuentran los datos resultantes de las auditorías y misiones de validación del USAP, informes de las Oficinas Regionales e informes de los grupos AVSEC regionales existentes.

2. ANÁLISIS

2.1 En el 40º período de sesiones de la Asamblea de OACI (2019), se presentó la nota de estudio A40-WP/25, sobre la ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación, mencionando los niveles de implementación efectiva (EI) en comparación con las metas que se aspiraban al 31 de mayo de 2019, así como las tendencias mundiales y regionales. Dicho nivel de ejecución se basó en los datos de los Estados auditados para la fecha (181 Estados), superando la meta del 65% de EI.

2.2 Las metas globales a las que se aspiran en el GASeP son presentadas en la hoja de ruta del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (Apéndice A), indicando que para el 2020, se estima que el 80% de los Estados superen el 65% de EI, para el 2023 el 90% de los Estados superen el 80% de EI, y para 2030 se logre que el 100% de los Estados alcancen más del 90% de implementación efectiva.

2.3 Para lograr estas metas globales del GASeP, se describen cinco (5) resultados prioritarios junto con treinta y dos (32) medidas complementarias respaldadas por noventa y cuatro (94) tareas, las cuales están destinadas a ser desarrolladas básicamente por tres (3) grandes componentes identificados como: la “OACI”, los “Estados” y la “Industria”.

2.4 En algunos casos las tareas específicas mencionadas en la hoja de ruta, deberían ser desarrolladas por dos (2) de estos componentes (Ejemplo “OACI” y “Estados” o “Estados” e “Industria”), y en el caso que tres componentes se encuentre relacionados en una misma tarea, se entendería como una responsabilidad “Mundial”.

2.5 Como bien se hace referencia en el GASeP, en su Capítulo 5, se utilizará como uno de los métodos de control y examen de la implementación, los resultados de las auditorías USAP que son aplicadas a los Estados, entendiéndose de esta manera que las metas globales estimadas mencionadas en la hoja de ruta del GASeP, se basen en los porcentajes de Implementación Efectiva (EI). Reconociendo la EI como la medida (expresada en porcentaje) de las capacidades de vigilancia y cumplimiento de la seguridad de la aviación de un Estado, calculada para cada elemento crítico, cada Norma del Anexo 17 y las Normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, en acuerdo a lo establecido en el *Manual de observación continua en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación* (Doc 9807).

2.6 Sin embargo, al identificarse los niveles de implementación efectiva de los Estados en las auditorías del sistema USAP, estos no están diseñados para ponderar el cumplimiento de las medidas o tareas específicas que son asignadas en la hoja de ruta del GAsEP a los componentes de “**OACI**” y la “**Industria**” o de aquellas tareas asignadas al componente “**Mundial**”, donde se involucran a la “**OACI**”, los “**Estados**” y la “**Industria**”.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En consideración al análisis antes mencionado, consideramos oportuno que se diseñen mecanismos de medición que permitan identificar los aportes porcentuales que los componentes “**OACI**”, “**Estados**” e “**Industria**” (o la combinación de estos) aportan al nivel de implementación del GAsEP, y que dicha implementación no se soporte de manera exclusiva en la EI de los Estados, que resulta de las auditorías del USAP.

3.2 Así mismo, es importante que se pueda analizar la conveniencia de diseñar nuevos parámetros para medir las metas globales a las que se aspiran en el GAsEP, todo esto en consideración que la hoja de ruta es identificada como un documento “viviente” y que existe la posibilidad que se examine y adapte periódicamente, según fuese necesario.