



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/10 — NE/03
07/06/19

Décima Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/10)

Quito, Ecuador, 20-21 de junio de 2019

Cuestión 2 del Orden del Día: Desafíos Organizacionales

2.3 Estado de implementación del GASP en NACC y SAM

PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

De acuerdo con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (2020-2022), cada Región y cada Estado deben utilizar el GASP para desarrollar un plan regional de seguridad operacional de la aviación y planes nacionales de seguridad operacional de la aviación respectivamente. Dado que el RASG-PA está compuesto por regionalmente por dos Oficinas Regionales de la OACI (NACC y SAM), que a la vez tienen grupos sub-regionales, el desarrollo de planes sub-regionales entre los planes regionales y los planes nacionales, se propone como una medida adecuada para atender los riesgos sub-regionales de seguridad operacional.

| | |
|--------------------------------|---|
| Acción: | Se invita a la reunión a: a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio; b) Hacer comentarios; c) Considerar la Conclusión propuesta en 2.3 |
| Objetivos Estratégicos: | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad operacional |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none">• Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (2020-2022) |

1. Introducción

1.1 De acuerdo con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (2020-2022), cada Región y cada Estado deben utilizar el GASP para desarrollar un plan regional de seguridad operacional de la aviación y planes nacionales de seguridad operacional de la aviación respectivamente, incluyendo la participación de la industria. Los planes regionales y nacionales presentan la dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional a nivel regional y nacional. Y deben ser desarrollados en línea con el contenido de los objetivos y metas del GASP.

1.2 Si bien el GASP representa la perspectiva global, su contenido debe ajustarse para adecuarse a las necesidades regionales. Para ello, cada región desarrollará su Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación, que presentará la dirección estratégica a nivel regional en un periodo

específico de tiempo, por ejemplo 5 años. Este plan orienta a todas las partes interesadas sobre donde las diferentes entidades regionales involucradas en la gestión de la seguridad operacional de la aviación y el SSP deben apuntar recursos en los próximos años. Los RASG se consideran los principales impulsores de la planificación y la implementación de los SEIs a nivel regional. Son la entidad regional responsable del desarrollo e implementación del plan regional de seguridad operacional de la aviación.

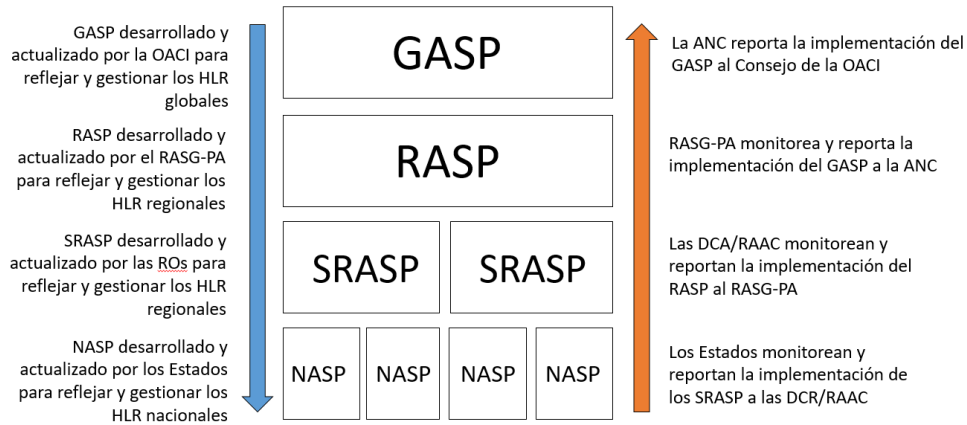
1.3 Los planes regionales de seguridad operacional de la aviación deberían desarrollarse en línea con el GASP. Sin embargo, se debe dar prioridad a las propiedades de seguridad operacional regional. Los SEIs regionales deben adaptarse para abordar los problemas que enfrentan los Estados interesados, así como la industria, y deben basarse en un análisis regional. El proceso de desarrollo del plan regional de seguridad operacional de la aviación debe incluir consultas con los Estados, la industria y otras partes interesadas. Los planes nacionales de seguridad operacional de la aviación de los Estados que conforman la región deben alinearse y coordinarse con el plan de seguridad operacional de la aviación de la región (según corresponda) y con otros esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación. Se deben proporcionar directrices a los Estados sobre el desarrollo de un plan nacional de seguridad operacional de la aviación para armonizar el contenido a nivel regional. Los planes regionales de seguridad operacional de la aviación deben actualizarse para tener en cuenta las revisiones del GASP.

1.4 Los RASG se consideran los principales impulsores de los planes regionales de seguridad operacional de la aviación. Sin embargo, otras partes interesadas regionales pueden compartir la responsabilidad del desarrollo y la implementación del plan regional de seguridad operacional de la aviación para garantizar la armonización y coordinación de los esfuerzos.

2. Planes Regionales y Subregionales de Seguridad Aérea

2.1 El Grupo Regional de Seguridad Aérea de Panamérica (RASG-PA), está compuesto regionalmente por dos Oficinas Regionales de la OACI (NAAC y SAM), que también tienen otros grupos subregionales. En este contexto, los planes subregionales de seguridad operacional para la aviación resultan apropiados para abordar adecuadamente el riesgo de seguridad de la región.

2.2 El plan regional de seguridad operacional permitirá abordar los riesgos de seguridad operacional a nivel regional y establecer una serie de objetivos y metas regionales; mientras que los planes subregionales de seguridad operacional abordarían los riesgos de seguridad operacional a nivel subregional de acuerdo con sus necesidades e intereses de seguridad:



2.3 Para abordar las necesidades regionales y subregionales, se propone la siguiente conclusión del RASG-PA:

| CONCLUSION RASG-PA/10-01 | | DESARROLLO DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACION | |
|--------------------------|--|--|--|
| Que: | <p>a) El RASG-PA desarrolle un Plan Regional de Seguridad Aérea Regional de alto nivel de acuerdo con las pautas proporcionadas por el GASP y sus documentos de respaldo, como un habilitador general para los planes de seguridad subregionales;</p> <p>b) El ESC cree un equipo de proyecto que será dirigido por las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, para desarrollar una propuesta del Plan Regional de Seguridad de la Aviación del RASG-PA.</p> | Expected impact: | <input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech. |
| Porqué: | Para cumplir con las disposiciones del GASP y permitir a las oficinas regionales la gestión de los riesgos a nivel sub-regional. | | |
| Cuando: | ESC/33 | Status: | Válido |
| Who: | <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> Other ICAO SAM Office (Secretariat) | Javier Puente – SAM Eric Picaud - NACC | |

3. Acción requerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota del contenido de este documento de trabajo;
- b) Proporcionar comentarios; y
- c) Considerar la conclusión propuesta en 2.3.