



Trigésima Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/37)
Ciudad de México, México, 25-26 de mayo de 2022

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Cuestiones relacionadas con la operación interna del RASG-PA

**PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN PARA
NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC-RASP)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Información presenta el proceso recorrido desde el desarrollo del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC RASP) en 2019 hasta su aceptación en 2021.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional

Referencias:

- Doc 10004 – Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)
- Doc 10131 - Manual on the Development of Regional and National Aviation Safety Plans
- Trigésima Sexta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/36)
- NACC RASP: <https://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-rasp.aspx>.

1. Introducción

1.1 El GASP presenta objetivos globales y Ocurrencias categorizadas como de alto riesgo (HRC). Incluye objetivos específicos que son aplicables a todos los Estados e Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) que los Estados deben implementar para mejorar la seguridad operacional a nivel nacional y contribuir a la mejora de la seguridad operacional de la aviación a nivel internacional. El RASP presenta objetivos, metas y HRC regionales, algunos de los cuales son adicionales a los enumerados en el GASP. El Plan Nacional de Seguridad Aeronáutica (NASP) de cada Estado de la región debe estar alineado y coordinado con el RASP y con otros esfuerzos destinados a mejorar la seguridad operacional de la aviación.

1.2 El Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) es el documento maestro de planificación que contiene la dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación a nivel regional para un período de tiempo determinado. Describe a todas las partes interesadas dónde las diferentes entidades regionales involucradas en la gestión de la seguridad operacional de la aviación deben destinar recursos en los próximos años.

1.3 El RASP es un medio para obtener apoyo regional y un mecanismo para la coordinación de iniciativas destinadas a mejorar la seguridad operacional en la región. Los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) se consideran los principales impulsores de la planificación e implementación de SEI a nivel regional. Son la entidad regional responsable del desarrollo e implementación del RASP.

2. Desarrollo del RASP NACC

2.1 Durante el segundo semestre de 2019, la Oficina Regional NACC de la OACI en coordinación con el RASG-PA y los Estados NAM/CAR iniciaron el desarrollo del RASP, en línea con los requisitos del GASP.

2.2 El NACC RASP presenta la dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación a nivel regional para los próximos cinco años para las Regiones NAM/CAR. Describe a todas las partes interesadas dónde las diferentes entidades regionales involucradas en la gestión de la seguridad operacional de la aviación y el Programa de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) deben destinar recursos en los próximos años.

2.3 El NACC RASP tiene como objetivo obtener apoyo regional y un mecanismo para la coordinación de iniciativas para mejorar la seguridad operacional en la región. El NACC RASP es un documento vivo que evolucionará de acuerdo con las revisiones del GASP y las necesidades de nuestros Estados asegurando la mejora de la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR

2.4 Durante el desarrollo e intercambio con los Estados se identificaron y destacaron los siguientes desafíos:

- Dado que la principal fuente de información para el desarrollo de estrategias son los riesgos de seguridad operacional nacional identificados por los Estados, la falta de detección o compartición de esta información constituyó uno de los principales desafíos para el desarrollo del NACC RASP.
- La pandemia y sus próximas restricciones luego de los primeros pasos de coordinación en 2019, fue otro gran desafío.
- El cambio de prioridades para los Estados y posteriormente para la Oficina Regional NACC de la OACI.

2.5 El NACC RASP brinda los siguientes beneficios:

- permite que la región comunique claramente su estrategia para mejorar la seguridad operacional a nivel regional a todas las partes interesadas;
- proporciona un medio transparente para divulgar cómo los Estados de la región y otras entidades participan en la aviación civil;

- trabaja para identificar peligros y gestionar los riesgos de seguridad operacional y otros problemas de seguridad;
- ilustra cómo las SEI planificadas ayudan a la región a alcanzar las metas establecidas;
- ayuda a los Estados a ser conscientes de los desafíos organizacionales nacionales, regionales e internacionales y los riesgos de seguridad operacional, y
- se puede utilizar para presentar una estrategia para la gestión de estos problemas

2.6 El NACC RASP se desarrolló inicialmente en 2020, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Doc 10131 - *Manual sobre la elaboración de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación*, apéndice A del capítulo 3, y el GASP. Estos fueron los esfuerzos de colaboración en coordinación con el RASG-PA y los Estados NAM/CAR.

2.7 El primer borrador de la versión completa se compartió con todos los Puntos focales (PoC) SSP para comentarios y posibles preguntas de mejora en el primer trimestre de 2021. La Oficina NACC recopiló todos los comentarios de los estados y los consideró para mejoras y aclaraciones correspondientes.

2.8 La versión final del NACC RASP finalmente se presentó a la Trigésima Sexta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo Panamericano del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG-PA ESC/36) celebrada en línea, del 19 al 20 de mayo de 2021. El NACC RASP está disponible en el siguiente enlace: <https://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-rasp.aspx>.

3. Próximo paso: Planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASP)

3.1 Con base en el GASP, el Estado debe seguir el GASP o/y el RASP. El Estado debería utilizar tanto el GASP como el RASP para desarrollar su NASP. Los esfuerzos actuales de asistencia a los Estados están dirigidos al desarrollo del NASP.

3.2 Asimismo, con el desarrollo de NASP más maduros y la evolución del GASP, el NACC RASP será revisado y mejorado para cubrir los riesgos de seguridad operacional nacionales y regionales de las Regiones NAM/CAR.

5. Conclusión

5.1 Si bien el desarrollo del RASP NACC se retrasó debido a la pandemia del COVID-19, cumple con los requisitos establecidos en el Doc 10131 y el GASP. El NACC RASP es un documento vivo que evolucionará de acuerdo con las revisiones del GASP y las necesidades de nuestros estados asegurando la mejora de la seguridad operacional en nuestra región. El RASP NACC se encuentra en proceso de implementación en las regiones NAM y CAR, estableciendo los hitos y elementos centrales para el alineamiento y armonización de los NASP.