



*Organización de aviación Civil Internacional*  
**GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS))**

Décimo Cuarta Reunión del GREPECAS

San José, Costa Rica 16 al 20 Abril de 2006

---

**Cuestión 7 del Orden del Día: Otros Asuntos**

LA INICIATIVA ITHO/GESPAA

(Presentada por Canada y Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio es presentada a la reunión para presentar a los Estados la Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (Grupo de expertos en Seguridad, Protección y Asistencia a la Aviación (ITHO/GESPAA), y motivar a los Estados a usar el GESPAA como una herramienta de cooperación internacional para facilitar el financiamiento de proyectos de aviación y compartir información relacionada con Seguridad Operacional y de la Aviación.

Referencias:

- Reunión de Ministros de Transporte ITHO, Punta del Este, Uruguay, Marzo 2001.
- Resolución de la Asamblea de la OACI A33/16
- Información de la Página Web del GESPAA - <http://www.itho-gesaa.org>
- Memorias de las reuniones ITHO/GESPAA del 2002-2006
- Reporte Final del NACC/DCA/2.

**1. Introducción**

1.1 El Grupo de Expertos en Seguridad, Protección y Asistencia a la Aviación (GESPAA), co-presidido por Canda y Colombia, fue creado por la Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO), en la reunión de Ministros de Transporte de Punta del Este, Uruguay, en Marzo de 2001, siguiendo el hecho que la Seguridad Operacional y la Seguridad de la Aviación son asuntos de interés común de todos los Estados del Hemisferio. El concepto del GESPAA fue formalizada ante OACI en el marco de la Resolución de la Asamblea A33/16.

1.2. El GESPAA es un grupo de trabajo de alto nivel con el mandato de incrementar los niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación, de acuerdo con la proclamación Ministerial del ITHO resultante del encuentro de Punta del Este, Uruguay, en Marzo de 2001 instruyendo al comité ejecutivo al proponer: "...dentro de la brevedad posible, un plan de acción que permita mejorar las condiciones de seguridad de la aviación en la región, que incluya la identificación de programas y fuentes de financiamiento.". Después de Septiembre 11, la Seguridad de la aviación fue adicionada a su mandato.

1.3 El Objetivo original fue aumentar la Seguridad Operacional y la Seguridad de la Aviación, y desarrollar un plan de acción que permitiera una mejora de estos asuntos de la aviación en las Regiones de América, incluyendo la identificación de programas y las Fuentes de financiamiento. Este criterio fue revisado en el encuentro Ministerial de Ixtapa, México, Mayo de 2003, y ampliado a otros compromisos los cuales incluyen la cooperación con otras organizaciones internacionales y el ambiente internacional de financiamiento, como siguen:

- La provisión de vigilancia continuada de la seguridad operacional sobre una base regional, como un eficiente uso de los recursos, y como una medida de incrementar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en muchos lugares del mundo.
- Las Autoridades de Aviación Civil en muchos países recibe insuficientes fondos y soporte a nivel nacional. Adecuados recursos son esenciales.
- Existe una necesidad de coordinación entre el Ministerio responsable del transporte y el Ministerio responsable de la aviación civil, cuando no son los mismos;
- La continuidad es un componente esencial en la gestión de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil, particularmente durante los momentos en los que gobierno y ministros cambian.
- Existe una interrelación entre la aviación civil y el desarrollo económico de cualquier Estado resultando la necesidad de cooperación entre ministerios que se beneficien de la aviación civil, como son turismo, trabajo, etc.;
- Los miembros del GESPAA creen en la potencial efectividad del GESPAA sobre la seguridad operacional y la seguridad de la aviación dentro del hemisferio.
- Se les solicitó a las Autoridades de Aviación Civil dar apoyo a la iniciativa del GESPAA.

1.4 El GESPAA es un grupo abierto; esta formado por expertos en Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, con el propósito de estudiar los requerimientos de nuestra región, establecer prioridades concernientes a las iniciativas en seguridad operacional y la seguridad de la aviación y facilitar el financiamiento y su implementación.

1.5. La metodología de trabajo del GESPAA sigue fundamentalmente el principio que su trabajo amplía la cooperación entre los Estados y las Organizaciones Internacionales o atiende una deficiencia en seguridad operacional y seguridad de la aviación en un Estado particular o Región. La metodología aprobada involucra identificar si una acción aumenta la seguridad operacional y de la aviación; siguiendo la identificación del problema y la presentación de un proyecto preliminar con una descripción detallada del proyecto y un requerimiento de financiación del proyecto generado por un Estado (s) en cuestión a un banco multilateral con la asistencia de la secretaria del GESPAA y la presentación por el Estado solicitante de un proyecto a estos bancos apoyado por la Secretaria del GESPAA.

## 2. **Discusión**

2.1 Desde su creación, el GESPAA ha realizado 6 reuniones. Los siguientes proyectos y actividades para la Región CAR/SAM han sido desarrollados dentro de su marco de trabajo:

- Programa de Aseguramiento de Calidad ATS desarrollado para Colombia con la asistencia de Transport Canada.
- Deficiencias de Fraseología Aeronáutica dentro del programa de Aseguramiento de Calidad ATS.
- Entrenamiento AVSEC para preparar personal para las auditorias de la OACI (La financiación de este proyecto fue de \$65,000 USD, financiado por el Departamento Canadiense de relaciones Exteriores y Comercio Internacional). Los resultados fueron: 14 talleres, 2 seminarios con la asistencia de 401 participantes, de las regiones CAR/SAM, con un claro entendimiento y conciencia del Anexo 17 de la OACI, la USAP y familiarización AVSEC.
- Seminario de prevención de incursión en pista PAAST.
- Taller del programa ATS QA.
- Taller sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).
- Proyecto de producción de cartas aeronáuticas VFR ICAO/PAIGH, escala 1:1000 000/1:500 000.

2.2. La última reunión del GESPAA se llevo a cabo en Cartagena, Colombia en Diciembre de 2006. En esta reunión:

- Se proveyó información sobre los recientes encuentros que se sostuvieron con el Banco Mundial, la Organización de los Estados Americanos y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Basado en la información obtenida durante estos encuentros, el BID pareciera la fuente de financiamiento mas apropiada y ha requerido al GESPAA que actúe como una organización independiente para validar programas de seguridad operacional y de la aviación, lo cual fue aprobado por la secretaria. Los Estados deben comenzar a motivar a sus ministros de finanzas para que soliciten a los Bancos de desarrollo multilateral (MOBS) que incluyan la aviación en sus estrategias de asistencia a los Estados, lo que haría que la financiación a los proyectos de seguridad operacional y de la aviación fuesen más factibles. También fue señalado que los Estados miembros del GESPAA deberían estar envueltos en los requerimientos de fondos a las instituciones de prestamos multilaterales. El GESPAA existe para proveer apoyo y guía en los requerimientos financieros, El principal empuje debe venir de los Estados actuando individualmente o como grupo.
- El GESPAA aceptó un proyecto referente a la creación de un Centro que pudiera establecer estándares regionales en el campo de investigación de accidentes e introducir programas de reducción de accidentes aplicando técnicas de mitigación de riesgo apropiadas que permitieran colocar recursos y reducir costos. GESPAA esta considerando presentar este proyecto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiamiento y este preguntando a los Estados sobre su interés para unirse a esta iniciativa. Este proyecto beneficiaria a muchos Estados, es costo efectivo y esta basado en las recomendaciones de la OACI para desarrollar soluciones regionales a problemas comunes y adicionar capacidades de investigación de accidentes.
- El proyecto de cooperación ICAO/PAIGH para la producción de cartas aeronáuticas fue reactivado. Este debiera involucrar apoyo a las reuniones técnicas del comité de cartas aeronáuticas del instituto Pan-Americano de Geografía e Historia (PAIGH)/GREPECAS grupo de trabajo y encontrar apoyo financiero para el proyecto PAIGH/ICAO para la producción de cartas aeronáuticas en estos Estados quienes no son miembros del PAIGH.
- Una discusión de las condiciones de accidentalidad en Latinoamérica resalto la necesidad de incrementar la cooperación y el compartir información entre los Estados del GESPAA en apoyo a los estándares de la OACI y su plan estratégico con el propósito de incrementar los niveles de conciencia sobre el estatus de la condición de accidentes de la región.
- El GESPAA urgió a los Estados a examinar los asuntos de los requerimientos de la OACI con respecto a los requerimientos de pro-eficiencia del lenguaje para los controladores de tránsito aéreo y como los Estados en la región se están preparando para demostrar las habilidades para hablar y entender Ingles de sus controladores de tránsito aéreo en el nivel especificado por la OACI.
- La República Dominicana presentó un proyecto sobre un sistema de gestión integrado de seguridad de la aviación para fortalecer la seguridad de la aviación dentro de este Estado en particular, este proyecto se llevaría a cabo en cuatro fases e involucra la estructura de seguridad de la aviación, el entrenamiento y educación, la tecnología y los recursos humanos, GESPAA apoya decididamente este proyecto.
- El programa de entrenamiento y conciencia de la seguridad de la aviación el cual en su primera fase ocurrida en el 2004 – 2005. La segunda fase será desarrollada entre el 2007 y el 2009. los cursos fueron desarrollados y gestionados por OACI. La contribución financiera del Canadá, a través de su departamento de relaciones internacionales y comercio internacional de contra terrorismo y construcción de capacidad, donó \$CDN 479,000 con el propósito de pagar por el costo del entrenamiento. Bajo la fase 2, un total de 44 actividades de entrenamiento serán llevadas a cabo.

- Otros proyectos serán presentados en notas de estudio separadas al GREPECAS en nombre del GESPAA sobre una red segura de AVSEC que podría permitirnos tener un mayor flujo de información en Seguridad de la Aviación; y un programa de entrenamiento de Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM)
- Canadá presentó su proceso de implementación del Safety Management System delineando el trasfondo del SMS en Canadá, introduciendo los conceptos y principios relacionados con el SMS, la necesidad de entender las Regulaciones y los Estándares. También demostró como implementar un SMS y las dificultades de la implementación del SMS en Canadá. Finalmente, se proveyó una evaluación de la efectividad de la implementación del proceso en Canadá. GESPAA ha considerado el apoyo al proceso del SMS como una de sus prioridades.

El próximo GESPAA será acogido por la Autoridad de Aviación Civil de Panamá en el segundo semestre del 2007

### **3. Objetivos Estratégicos del GESPAA 2007-2009**

El GESPAA tiene tres objetivos estratégicos:

- Construir conocimiento por medio del compartir información. El GESPAA ha apoyado sesiones de información sobre tópicos como el SMS y la importancia del entrenamiento de la seguridad de la aviación.

Construyendo realidades – Facilitando el financiamiento de proyectos de Seguridad operacional y seguridad de la aviación en el hemisferio occidental como el centro de investigación de accidentes y el proyecto de cartas aeronáuticas.

- Construyendo Sostenibilidad por medio del entrenamiento. El GESPAA esta motivando a los Estados a proveer a la Secretaría con programas de entrenamiento de manera de crear una base de datos de las iniciativas en desarrollo en la región. Si los miembros del GESPAA permiten a otros Estados el asistir a estas iniciativas de entrenamiento será una base de espacio disponible, los actuales recursos de entrenamiento disponibles serán ampliados sin adicionar ningún costo. El GESPAA solicita soluciones entrenamiento regional.

### **4. Acción requerida**

4.1 Basado en lo mencionado se invita al GREPECAS a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) considerar al GESPAA como un importante mecanismo para proveer soporte a la cooperación técnica en la región; y
- c) participar en las actividades del GESPAA atendiendo la siguiente reunión, enviando las iniciativas de entrenamiento o las acciones que considere apropiadas

4.2. Aprobar el siguiente proyecto de conclusión:

#### **PROYECTO DE CONCLUSIÓN 7/x**

#### **ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA**

Los Estados/ Territorios/ Organizaciones Internacionales:

- a) considerar el GESPAA como un medio para proveer apoyo a la cooperación técnica Regional; y
- b) participar en las actividades del GESPAA como lo consideren apropiado.