



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima Tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación e Implementación de la
CAR/SAM (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, del 19 de enero al 17 de febrero de 2026)
Fase presencial (Ciudad de México, México, del 4 al 6 de marzo de 2026)

Cuestión 3 del Orden del día: Actualización de las actividades conjuntas de GREPECAS-RASG-PA

**MEJORANDO Y REFORZANDO LA PARTICIPACIÓN, COLABORACIÓN, COORDINACIÓN
Y ARMONIZACIÓN ENTRE EL ANSP Y EL REGULADOR PARA LOGRAR
FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AÉREA EN LAS REGIONES NACC Y SAM**

(Presentado por los Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

Los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los reguladores desempeñan un papel central en la gestión de riesgos para la seguridad operacional de la aviación, especialmente aquellos asociados a la gestión del tráfico aéreo (ATM), las operaciones en el espacio aéreo y la coordinación transfronteriza. El Grupo Regional de Seguridad Operacional Aérea – Pan América (RASG-PA), en colaboración con GREPECAS, lidera la estrategia de seguridad Operacional aérea y los procesos de planificación. Los ANSP ayudan en la implementación de las iniciativas de mejora de la seguridad (SEI) aprobadas por el RASG-PA, al tiempo que participan activamente y contribuyen a los RASG para mejorar la seguridad de manera coordinada. Los Manuales de Procedimientos de RASG-PA y GREPECAS exigen una coordinación continua entre los grupos regionales de implementación y los grupos de seguridad. Sin embargo, el mecanismo actual regional de coordinación —la reunión conjunta GREPECAS-RASG-PA— carece de efectividad. Esta nota de estudio sugiere que mejorar el rendimiento de seguridad regional requiere un compromiso más activo con la ANSP y el uso estratégico de información de seguridad operativamente relevante, basada en riesgos documentados ricos en contexto. Destaca la necesidad de mecanismos estructurados, regionales y armonizados para identificar, proteger, compartir y analizar los datos de seguridad del control del tráfico aéreo. Además, pide reforzar la coordinación entre GREPECAS y RASG-PA para garantizar que los SEIs regionales se informen de datos que representen con precisión las realidades operativas gestionadas por ANSP, operadores y reguladores en las regiones NACC y SAM, y que se implementen con la asistencia y conocimiento de ambos organismos regionales.

Acción:	Véase la Sección 4.1
<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Documento 10004 de la OACI, Plan Global de Seguridad en la Aviación• NACC RASP (Abril de 2021)• SAMSP (2023 – 2025)

	<ul style="list-style-type: none"> • 8ª Ed. del Manual de Procedimientos de GREPECAS • 5ª Ed., Rev. 1 del Manual de Procedimientos RASG-PA • RASG-PA ESC/40 – WP/25
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. Introducción

1.1 Una gestión eficaz de la seguridad operacional aérea regional depende de la participación coordinada de todos los actores que influyen directamente en los resultados de seguridad operacional. En las regiones NACC y SAM, la gestión del tráfico aéreo (ATM) se lleva a cabo en entornos transfronterizos complejos y cada vez más interconectados que requieren coordinación entre los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y los reguladores. Estas organizaciones desempeñan un papel directo en la gestión del riesgo de seguridad mediante la toma de decisiones operativas, actividades de supervisión y coordinación continua a través de los límites de la Región de Información de Vuelo (FIR).

1.2 El Grupo Regional de Seguridad Operacional en la Aviación – Pan América (RASG-PA), en colaboración con GREPECAS, se estableció para apoyar un enfoque coordinado, basado en riesgos y orientado en datos para la gestión de la seguridad regional, en línea con el Documento 10004 de la OACI, el Plan Global de Seguridad en la Aviación (GASP) y los Planes Regionales de Seguridad en la Aviación. Dentro de este marco, organismos subsidiarios y de apoyo como el Equipo de Seguridad de la Aviación Panamericana - Regional (PA-RAST), el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/WG), el Grupo de Implementación Sudamericano (SAM/IG), el Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR CATG) y el Grupo de Trabajo de Supervisión de GREPECAS (GTE) proporcionan los foros principales donde deben examinarse en detalle los riesgos regionales de seguridad y donde se pueden desarrollar mejoras prácticas en la seguridad y avanzado. Para que estos mecanismos logren el efecto deseado, la experiencia operativa y la participación de los ANSP y reguladores son esenciales.

1.3 Esta nota de estudio se centra en fortalecer la participación de la ANSP y la regulación dentro de las estructuras regionales existentes de seguridad e implementación operativa de la OACI, con especial énfasis en la participación constante, la comunicación/intercambio de información y la colaboración entre foros regionales de la OACI como PA-RAST, GREPECAS/GTE, NACC/WG, E/CAR CATG y el SAM/IG. La intención es reforzar y, cuando sea necesario, evolucionar mecanismos, sin reemplazar ni eludir la estructura de gobernanza existente.

2. Discusión

2.1 El marco regional de seguridad de la OACI se basa en los principios definidos en el Documento 10004 de la OACI y posteriormente ampliados en los Planes Regionales de Seguridad de la Aviación (RASPs). Según las Secciones 1.4.4 y 1.4.5 del GASP, "a nivel regional, los RASG son los principales motores de la estrategia de seguridad aérea y del proceso de planificación relacionado". Además, los roles y responsabilidades del RASG en la planificación de la seguridad aérea incluyen la responsabilidad de *coordinar y seguir* la implementación de Iniciativas Regionales de Mejora de la Seguridad (SEIs). El GASP también define la industria como inclusiva de proveedores de servicios de tráfico aéreo y define el papel y las responsabilidades de la industria (y, por tanto, de los ANSP) para incluir lo siguiente:

- a) asistir en la *Implementación* de SEI que soportan el RASP
- b) participar y contribuir a los RASG para mejorar la seguridad de manera coordinada

2.2 La última edición del GASP (2026-2028) también identifica varios objetivos, metas e indicadores. El Objetivo 4 de esta versión de la GASP pide específicamente a las regiones "fortalecer la colaboración a

nivel regional y nacional para abordar cuestiones de seguridad." El objetivo 4.3 pide a todas las regiones que implementen un mecanismo para utilizar la información sobre riesgos de seguridad operativa y cuestiones emergentes con el fin de la planificación de la seguridad aérea para 2027. Además, el Objetivo 5 busca fortalecer la planificación de la seguridad aérea y el Objetivo 5.1 exige actualizaciones de RASPs que se alineen con los últimos GASP.

2.3 Aunque necesita una actualización, el NACC RASP (Edición 2021) también contiene lenguaje de apoyo con la sección (G) del RASP dedicada a la "Coordinación entre GREPECAS y el RASG-PA." En esa sección, el RASP señala que para la implementación exitosa del RASP, se puede contar con la participación y participación efectiva de grupos regionales como GREPECAS y sus organismos contribuyentes *son esenciales*, y le pide a GREPECAS que facilite la implementación de sistemas y servicios de navegación aérea según lo establecido en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, *dando la debida prioridad a la seguridad aérea; y coordinar los asuntos de seguridad con los RASG*. Además, la sección G.6 establece explícitamente: "Para la implementación de las actividades y resultados de la RASP, la colaboración efectiva con la GREPECAS **a través de procesos coordinados** para sostener la recopilación y el intercambio de datos regionales de gestión de tránsito aéreo y el intercambio y resolución de cuestiones de seguridad."

2.4 Por su parte, el Plan de Seguridad de la Región Sudamericana (SAMSP, 2023-2025) no menciona nada sobre la necesidad de coordinación específica entre el RASG-PA y cualquiera de los organismos contribuyentes como GREPECAS o el Grupo de Implementación de SAM (SAM/IG). En cambio, simplemente dice: "Este grupo regional [el RASG-PA] promoverá activamente la coordinación y armonización de todas las actividades realizadas para la resolución de problemas de seguridad en la aviación regional."

2.5 Desafortunadamente, los procesos de coordinación efectivos necesarios para garantizar una cooperación exitosa entre GREPECAS y el RASG-PA en las regiones NACC y SAM no son tan sólidos ni estandarizados como deberían ser. La intención de esta nota de estudio es reforzar la necesidad de que las oficinas NACC y SAM de la OACI, el RASG-PA y GREPECAS ejecuten de forma más eficaz los procesos de coordinación definidos en el Apéndice C del Manual de Procedimientos de GREPECAS y el Manual de Procedimientos de RASG-PA, que ambos exigen una coordinación continua entre los grupos de implementación regional y los grupos de seguridad previstos en la última edición del GASP.

2.6 Antes de modificar los mecanismos regionales de coordinación adecuados, todos los miembros de GREPECAS y el RASG-PA, deben comprender los siguientes aspectos de la estructura regional de la OACI. El RASG-PA, apoyado por PA-RAST, proporciona el principal mecanismo regional para identificar y gestionar riesgos de seguridad en la aviación, incluyendo, pero no limitándose a, categorías de alto riesgo como colisiones entre aeronaves, vuelo controlado contra el terreno, pérdida de control en vuelo, incursiones de pista y excursiones de pista. Estos riesgos suelen tener fuertes componentes operativos ATM y espacio aéreo, y están influenciados por interacciones entre múltiples Estados, FIR y proveedores de servicios. Por tanto, la participación de los ANSPs y reguladores en PA-RAST es esencial para garantizar que los análisis regionales de seguridad reflejen las realidades operativas y que las mitigaciones propuestas sean tanto eficaces como prácticas. En ausencia de una participación en el PA-RAST, que puede resultar prohibitiva en términos de costos para algunos miembros de la OACI, la comunicación efectiva y el intercambio de información entre los grupos regionales centrados en seguridad y los grupos regionales enfocados en operaciones se vuelve aún más importante para garantizar una conciencia y colaboración adecuadas a nivel regional y lograr mejoras comunes y mutuamente beneficiosas en la seguridad. Por lo tanto, reconociendo las limitaciones de recursos en toda la región, deberían considerarse mecanismos flexibles de participación (ej., virtual, intercambio de datos, puntos focales, etc.) para garantizar los niveles de participación más altos posibles y la distribución más amplia de información pertinente.

2.7 GREPECAS, GREPECAS GTE, la NACC/WG y el SAM/IG, desempeñan un papel complementario avanzando en la planificación e implementación de iniciativas de navegación aérea en toda la región. Por ello, estos foros proporcionan los mecanismos a través de los cuales las prioridades de seguridad acordadas pueden traducirse en acciones operativas, mejoras de procedimientos y soluciones técnicas. Una gestión regional eficaz de la seguridad depende de una fuerte coordinación entre PA-RAST, como el foro principal de seguridad bajo el RASG-PA, y GREPECAS, junto con sus organismos asociados, como los brazos de implementación.

2.8 Existen oportunidades para reforzar aún más esta coordinación mejorando la sincronización entre la identificación de riesgos de seguridad y la implementación de actividades de mitigación dirigidas a través del GREPECAS GTE, SAM/IG, NACC/WG y E/CAR CATG. Los riesgos de seguridad identificados y monitorizados dentro de PA-RAST requieren acciones de implementación oportunas y alineadas a través de los mecanismos GREPECAS para lograr resultados de seguridad medibles. Una coordinación mejorada ayuda a evitar la fragmentación, duplicación y desalineación entre los objetivos de seguridad regional y las iniciativas de navegación aérea.

3. Conclusión

3.1 Los ANSP y los reguladores aportan conocimientos operativos esenciales a través de sus Sistemas de Gestión de la Seguridad y actividades de supervisión. Por tanto, la participación y/o comunicación entre grupos regionales de la OACI es esencial y permite que esta experiencia se aplique más allá de los límites nacionales, apoyando la identificación de factores de riesgo comunes y el desarrollo de mitigaciones regionales coordinadas. Cuando la participación y comunicación entre estos grupos regionales es limitada, inconsistente o inexistente, las discusiones regionales sobre seguridad corren el riesgo de desconectarse de las realidades operativas, reduciendo la eficacia de las iniciativas de mejora de la seguridad.

3.2 Las consideraciones expuestas anteriormente deben verse como oportunidades para reforzar las estructuras regionales existentes. Al fortalecer la participación, aclarar roles, armonizar procesos y mejorar la coordinación entre los foros relacionados con el RASG-PA, el PA-RAST y GREPECAS, las regiones NACC y SAM pueden aprovechar mejor los mecanismos existentes de la OACI para abordar los riesgos de seguridad de la aviación regional de manera enfocada y eficaz.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión a:

a) Toma nota de la información presentada en esta nota de estudio.

b) Animar a los Estados a garantizar una participación sostenida y significativa de los ANSP y los reguladores en los organismos que apoyan la RASG-PA, especialmente PA-RAST, así como en los foros relevantes de GREPECAS, incluyendo la NACC/WG, el SAM/IG, el E/CAR CATG y GREPECAS GTE.

c) Solicitar a las Secretarías de las oficinas regionales de la OACI NACC y SAM que revisen, especifiquen y fortalezcan los procesos de coordinación establecidos en los manuales de procedimientos del RASG-PA como del GREPECAS, y que elaboren una propuesta para un mecanismo y procesos de coordinación más sólidos y claramente definidos, a fin de garantizar la coordinación efectiva de la información de seguridad operativa entre el RASG-PA, GREPECAS, y sus organismos contribuyentes (PA-RAST, GREPECAS GTE, NACC WG, SAM/IG y E/CAR

CATG) tanto en las regiones ICAO NACC como SAM; presentar esa propuesta a la próxima Sesión Conjunta del RASG-PA y GREPECAS para su discusión y posible aprobación.

d) Una vez aprobado, ordenar tanto a la OACI NACC como a las oficinas regionales de SAM que incluyan los mecanismos de coordinación aprobados en todas las futuras versiones de sus Planes Regionales de Seguridad de la Aviación.

e) Provocar el uso y el intercambio adecuados de información y experiencia operativamente relevante en seguridad por parte de los ANSP y reguladores para apoyar análisis regionales de seguridad y el desarrollo de iniciativas eficaces para mejorar la seguridad.