



NOTA DE ESTUDIO

ESC/41 — NE/11

28/08/26

Cuadragésima Primera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/41)

Ciudad de México, México, 2 al 3 de septiembre de 2026

Cuestión 4 del Orden del Día:

Proyectos y actividades del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST)

ESTADO DE LA COORDINACIÓN ENTRE EL PA-RAST Y EL GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO DEL GREPECAS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El PA-RAST y el Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE) están trabajando conjuntamente, de conformidad con unos Términos de Referencia acordados, en el seguimiento y la mitigación de sucesos ocurridos en el espacio aéreo con Separación vertical mínima reducida (RVSM). La presente nota de estudio informa sobre el estado de dicha coordinación, la Asesoría Regional de Seguridad Operacional que ha producido y las actividades que actualmente se encuentran en curso.

Acción:	Se invita a la Reunión a tomar nota del estado de esta coordinación y a apoyar su continuación, conforme a lo presentado en la Sección 6.
Metas Estratégicas 2026-2050:	Todos los vuelos son seguros y protegidos
Referencias:	• Términos de Referencia para la colaboración entre GREPECAS y RASG-PA • Asesoría de Seguridad Operacional RASG-PA RSA-13: Grandes desviaciones de altitud en espacio aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM), febrero de 2026 • Asesoría Regional de Seguridad Operacional de Asia y el Pacífico RSA 25-001 • Informe de la reunión PA-RAST/69 (Medida de seguimiento 21/2025) • Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE/25)

1. Introducción

1.1 El Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST), que opera bajo el RASG-PA, y el Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS (GTE), que opera bajo el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS), colaboran en el marco de los Términos de Referencia acordados para la cooperación entre ambos grupos. Estos Términos de Referencia tienen por objeto fortalecer la coordinación en relación con los sucesos notificados, con el fin de mitigar los riesgos de seguridad operacional en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM). Su ámbito de acción comprende el seguimiento y análisis de tendencias de los sucesos notificados, entre ellos las Grandes desviaciones de altitud (LHD) y los Avisos de resolución del sistema de alerta de tránsito y anticollisión (TCAS RA) en y por encima del FL245, así como la presentación de informes anuales a los órganos rectores correspondientes.

1.2 La coordinación se lleva a cabo a través del Grupo de Trabajo sobre Colisión en el Aire (MAC) del PA-RAST. La presente nota de estudio informa sobre el estado de dicha coordinación.

2. Fundamento de la coordinación

2.1 Los dos grupos alcanzan diferentes segmentos del sistema de aviación. El GTE valida y publica información sobre las LHD y colabora con los proveedores de servicios de navegación aérea y las Agencias regionales de monitoreo (RMA); el PA-RAST colabora con la industria, incluidos los explotadores y las tripulaciones de vuelo, a través de sus miembros y socios en materia de seguridad operacional. El trabajo conjunto permite que una cuestión de seguridad operacional identificada en un ámbito pueda abordarse en el otro y sitúa el análisis en las fronteras de las Regiones de Información de Vuelo (FIR), donde convergen las responsabilidades de los proveedores de servicios adyacentes.

3. Aviso de Seguridad Operacional publicado

3.1 El Aviso de Seguridad Operacional de RASG-PA (RSA-13), Grandes Desviaciones de Altitud en Espacio Aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM), fue emitido en febrero de 2026 como resultado de esta coordinación. El aviso adapta la Asesoría Regional de Seguridad Operacional de Asia y el Pacífico RSA 25-001 al contexto panamericano y está dirigida a las autoridades de aviación civil, los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de transporte aéreo. El aviso se basa en la conclusión del GTE/25 de que se registró un aumento en el número de Regiones de Información de Vuelo (FIR) que se aproximan o superan el nivel de seguridad operacional objetivo de la OACI en comparación con el año anterior. Entre sus recomendaciones a los organismos de supervisión figura el uso de las plataformas de la OACI, entre ellas el GREPECAS y el RASG-PA, para intercambiar lecciones aprendidas y armonizar las estrategias de mitigación.

4. Trabajo en curso

4.1 El Grupo de Trabajo sobre Colisión en el Aire (MAC) está validando eventos en los que aeronaves que operan en espacio aéreo RVSM puedan transitar por FIR sin establecer comunicación con la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente, con miras a la elaboración de nuevas asesorías de seguridad operacional. Este trabajo responde a la Medida de Seguimiento 21/2025 del PA-RAST, acordada durante la reunión PA-RAST/69, la cual encomienda la colaboración con el GTE para mitigar este tipo de eventos y cuya presentación de resultados está prevista para la reunión PA-RAST/71.

4.2 Se encuentra en fase inicial de elaboración una asesoría adicional sobre las operaciones RVSM no autorizadas y el fortalecimiento del cumplimiento de los requisitos de equipamiento, así como de los mecanismos de notificación correspondientes.

5. Análisis de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) y de los Sistema de alarma de tránsito y anticolisión - Aviso de resolución (TCAS RA)

5.1 El Grupo de Trabajo sobre Colisión en el Aire (MAC) ha recibido de CARSAMMA y NAARMO información correspondiente a 2024 sobre LHD. Estas agencias supervisan las operaciones RVSM en las áreas CAR/SAM y de Norteamérica, respectivamente. Tras una evaluación inicial, el PA-RAST determinó que se requerían datos de LHD correspondientes a varios años para realizar un análisis integral; por consiguiente, se ha solicitado información de años adicionales.

5.2 La información sobre los RA se utilizará junto con esos datos para identificar patrones y puntos críticos que no coincidan con las LHD notificadas.

5.3 Cuando se registra un RA sin una correspondiente LHD, la ausencia de esta última constituye en sí misma el hallazgo: el evento no fue capturado en los reportes de ninguna de las dos FIR involucradas. El análisis se orienta a comprender las razones de dicha ausencia, ya sea porque una LHD no fue notificada o porque un aviso de resolución no fue reportado a la FIR correspondiente, como base para cualquier medida de mitigación posterior.

6. Acción Sugerida

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del estado de la coordinación entre el PA-RAST y el GTE del GREPECAS, presentado en esta nota de estudio; y
- b) apoyar la continuación de esta coordinación, incluida la realización del análisis conjunto descrito en la Sección 5 y la elaboración de nuevas asesorías regionales de seguridad operacional; e
- c) invitar al RASG-PA a transmitir al GREPECAS el requerimiento del PA-RAST de contar con datos plurianuales sobre LHD y solicitar que el GREPECAS, a través de su GTE, apoye la el suministro de dichos datos por parte de las agencias regionales de monitoreo correspondientes, a fin de que pueda llevarse a cabo el análisis integral descrito en la Sección 5.