



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 32: Mecanismos regionales de coordinación de la implementación de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea**

**RESPALDO AL TRABAJO CONJUNTO ENTRE EL GREPECAS Y EL RASG-PA**

(Nota presentada por Chile con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC<sup>2</sup> y Guyana.)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio invita a la Asamblea a respaldar el trabajo del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Pan América (RASG-PA), referido a las actividades conjuntas desarrolladas con el objetivo de identificar la relación/interacción entre los programas de trabajo de ambos grupos regionales. Así como también, apoyar al Equipo proyecto panel mejoras por bloques del sistema de aviación ASBU (ASBU PPT) y al Grupo de estudio del Plan mundial de navegación aérea (GANP-SG) en sus objetivos para la campaña GANP Versión 7.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- respaldar las actividades desarrolladas en el marco de la coordinación entre el GREPECAS y el RASG-PA – Reunión Continuada (Back to Back); y
- solicitar al Consejo que impulse, por medio de la citada instancia y del trabajo del ASBU PPT, la identificación de objetivos de rendimiento relacionados con el área de rendimiento clave (KPA) Seguridad Operacional; y consecuentemente, el desarrollo de indicadores de rendimiento clave (KPI) afines con dicho KPA, de manera que sean incorporados al Plan Mundial de Navegación Aérea en la edición más próxima factible.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Repercusiones financieras:</i>	Propone utilizar presupuesto anual del GREPECAS
<i>Referencias:</i>	Manual de Procedimientos del GREPECAS, Séptima edición, V.2.1, 2020. Manual de Procedimientos de RASG-PA, Quinta edición, 2020 Portal del Plan Global de Navegación Aérea ( <a href="http://www4.icao.int/ganpportal">www4.icao.int/ganpportal</a> ) GANP ASBU Framework Campaign Report seventh edition of the GANP (ASBU PPT/Campaign Report 7th Ed. 15/04/2021)

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por Chile.

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con el objetivo de alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y las demás partes interesadas, la OACI determinó los Objetivos estratégicos: seguridad operacional, capacidad y eficiencia.

1.2 Los Estados miembros de la OACI reunidos en la 40ª Asamblea, consideraron que el mejor medio para acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es, bajo el liderazgo de la OACI, por medio de un enfoque regional de cooperación, colaboración y coordinación.

1.3 Asimismo, por medio de la Resolución A40-5, *Mecanismos regionales de apoyo a la implementación*, los Estados reconocieron que, tanto los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), como los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), sirven de foro de cooperación regional donde se establecen las prioridades y se elaboran y mantienen los planes regionales que son de su alcance, tomando como referencia para ello, el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y Plan global para la seguridad operacional (GASP) respectivamente.

1.4 En la citada resolución, especial mención se hace respecto al efecto integrador que tienen las reuniones periódicas de los PIRG y los RASG; y su objetivo de garantizar la elaboración e implementación continua y coherente de los planes de navegación aérea y de seguridad operacional de la aviación, a escala regional.

1.5 Concordantemente, la Asamblea, por medio de la Resolución A41-1, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, resolvió que el GASP y el GANP se implantaran y se mantuvieran vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados.

1.6 Actualmente, tanto el GREPECAS como el RASG-PA contemplan, dentro de sus respectivos manuales de procedimientos, mecanismos de coordinación que los relacionan y que, en general, buscan evitar duplicación de esfuerzos y trabajos, así como desarrollar actividades conjuntas de ser necesario, incluido la participación en reuniones establecidas.

1.7 Es menester mencionar que, la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) solicitó a la OACI considerar el establecimiento de un grupo de estudio integrado por Estados miembros de todas las regiones y la industria para llevar a cabo las futuras ediciones del GANP. De esta manera, y con la aprobación de la Comisión de navegación Aérea se formó, con fecha 12 de junio de 2019, el Grupo de estudio para el Plan mundial de navegación aérea (GANP-SG); dentro del cual, uno de sus objetivos es el de fortalecer la relación con el Plan mundial para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP)

## 2. ANÁLISIS

2.1 Incluida en la agenda de la reunión GREPECAS/19 (virtual del 27 al 29 de octubre de 2021), se efectuó la reunión de coordinación entre el GREPECAS y el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Pan América (RASG-PA) – Reunión Continuada (denominada: *Back to Back*), cumpliendo así con lo indicado por el Consejo de la OACI a través de la Comisión de Navegación Aérea, que estableció el requerimiento de llevar a cabo la reunión plenaria del GREPECAS cada año y de forma consecutiva (*back to back*) con el (RASG-PA). De los trabajos previos a la reunión, desarrollados entre los equipos técnicos de ambos grupos (25 de marzo de 2021) y el resultado de la plenaria en conjunto, se puede colegir un trabajo coordinado y participativo entre ambos grupos regionales.

2.2 Adicionalmente, durante la reunión “*back to back*” mencionada, los Estados, organizaciones internacionales, la industria y partes interesadas de ambos grupos regionales, aprobaron el esquema tentativo de reuniones para el trienio 2022-2025.

2.3 Tomando en cuenta la evidente simetría en la estructura de ambos grupos; a saber: el Equipo regional de seguridad operacional de la aviación (PA-RAST)<sup>3</sup> y el Grupo de trabajo de escrutinio (GTE)<sup>4</sup>, así como el Equipo de monitoreo y reporte de seguridad operacional (SMRT)<sup>5</sup> y el Grupo de trabajo de análisis de datos (DAWG)<sup>6</sup>, es posible prever el logro de la sincronía y trabajo coordinado esperado entre los grupos regionales.

2.4 Por otra parte, considerando el documento *Reporte de la campaña del marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) para la séptima edición del Plan mundial de navegación aérea de la OACI (GANP ASBU Framework Campaign Report seventh edition of the GANP)*<sup>7</sup>, presentado por el Equipo proyecto panel ASBU (ASBU PPT) al GANP-SG; el cual propone, dentro del alcance, plan y enfoque de la campaña ASBU, mejoras estructurales a la próxima edición siete del GANP. Una importante actualización dice relación con la Alineación entre Planes Estratégicos Globales y la importancia de la alineación entre los GANP, GASP y GAsEP.

2.5 Consecuentemente, “el objetivo del GANP V7 es dar un primer paso para alinear el GANP y el GASP por medio de un Área de rendimiento clave (KPA) e Indicadores de rendimiento clave (KPI) de Seguridad Operacional común. El enfoque será objeto de discusión con el Grupo de Estudio GIPEG<sup>8</sup> y GASP” (ASBU PPT, *GANP ASBU Framework Campaign Report seventh edition of the GANP*, pag. 18).

2.6 Las resoluciones y actividades mencionadas anteriormente son consistentes con un desarrollo armonizado entre el Plan mundial de navegación aérea y el Plan global para la seguridad operacional. Las partes involucradas en esta importante iniciativa merecen el reconocimiento y apoyo de la comunidad aeronáutica en general.

— FIN —

---

<sup>3</sup> Función del PA-RAST: análisis de datos de seguridad operacional y en el desarrollo de iniciativas de mejora de la seguridad operacional/planes de implementación detallados (SEI/DIP) diseñados para reducir el riesgo de mortalidad en la región. (Minuta eCRPP/2, 2020).

<sup>4</sup> Función del GTE: revisar los problemas que afectan el Nivel deseado de seguridad operacional (TLS) basado en la información de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) proporcionada por los Estados y las Organizaciones Internacionales, Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), Colisión en el aire (MAC). (Minuta eCRPP/2, 2020).

<sup>5</sup> Función del SMRT: compilar periódicamente el estado de los Indicadores de Desempeño de Seguridad Operacional (SPI) del RASG-PA, para producir y mantener actualizado el Tablero de Datos de los SPI del RASG-PA, y la preparación de informes periódicos con información clave de seguridad operacional regional, para asistir a los miembros en la toma de decisiones. (Minuta eCRPP/2, 2020).

<sup>6</sup> Función del DAWG: proporciona los análisis de datos y notificación requeridos por GREPECAS y especificados por el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) y se encarga de examinar los conjuntos de datos recibidos, con el propósito de obtener conclusiones y/o recomendaciones para la toma de decisiones y acciones con base en datos, así como ampliar los conocimientos relacionados con los diferentes temas de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) en apoyo a los Estados y el mejor desempeño del GREPECAS. (Manual de Procedimientos del GREPECAS, Séptima edición, V.2.1, 2020).

<sup>7</sup> Disponible en el link “*Repository*” del menú “*ASBU*”, GANP Portal. <https://www4.icao.int/ganportal/ASBU>.

<sup>8</sup> GIPEG: Global ICAO Performance Expert Group.