



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Revisión de las actividades de coordinación entre GREPECAS y RASG-PA

2.2 Actividades de coordinación entre el GREPECAS y RASG-PA

ACTIVIDADES DE COORDINACION ENTRE EL GREPECAS Y EL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota describe las más recientes actividades conjuntas y de coordinación del RASG-PA y el GREPECAS, resultantes de una eficiente coordinación entre el GREPECAS y el RASG-PA para crear sinergias y evitar la duplicación de esfuerzos y alcanzar el más alto nivel de efectividad.

Referencias:

- Mandato del Consejo en cuanto a la coordinación PIRG-RASG
- Informe de la reunión RASG-PA ESC/29

1. Introducción

1.1 Como parte del mandato de los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), se espera que el RASG-PA coordine los temas de seguridad operacional con el PIRG, y *viceversa* para los temas de navegación aérea.

1.2 A fin de alcanzar los objetivos del RASG, el RASG-PA actuará de foro regional de cooperación para integrar los esfuerzos a nivel mundial, regional, sub-regional, nacional y de la industria para mejorar la seguridad operacional de la aviación a nivel regional. El RASG-PA desarrolla e implementa programas de trabajo que apoyan un marco regional de performance para la gestión de la seguridad operacional, sobre la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

2. Discusión

Actividades de colaboración entre el GREPECAS y el RASG-PA

2.1 De los actuales proyectos en marcha del RASG-PA, se sigue trabajando y analizando principalmente las excursiones de pista (RE) y las colisiones en vuelo (MAC), los Planes detallados de implantación y la Iniciativa para mejorar la seguridad operacional. La Secretaría de la OACI ha analizado

y coordinado las actividades conjuntas del RASG-PA y el GREPECAS, y fomenta el intercambio de resultados entre las actividades de asistencia de la OACI y los Proyectos del GREPECAS y el RASG-PA de la siguiente manera:

2.2 Los resultados de la misión del Equipo de seguridad operacional en pista (RST) a Aruba fueron presentados en la reunión RASG-PA ESC/29 (Programa de asistencia técnica en aeródromos y ayudas terrestres (AGA) de la Oficina NACC de la OACI y el RASG-PA), enfocados en la creación de un RST en el aeropuerto internacional Reina Beatrix (TNCA), como proyecto piloto para los territorios del Reino de los Países Bajos, utilizando el *Manual RST de la OACI* actualizado y tomando en cuenta las áreas álgidas de seguridad operacional del RASG-PA identificadas en esta área en relación con las aproximaciones no estabilizadas. La reunión del RASG-PA ESC reconoció que esta misión era un ejemplo de buena colaboración entre los distintos grupos de implantación de navegación aérea y el RASG-PA, por lo que se debería realizar más actividades similares en el futuro en beneficio de los Estados.

- a) Las actividades y la coordinación de la seguridad operacional en pista entre el Grupo RE del RASG-PA y los proyectos AGA del GREPECAS y el Sistema Regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP) de la OACI:
- b) Durante la última reunión del RASG-PA PA-RAST, el Grupo de Escrutinio del GREPECAS (GTE) fue invitado a compartir los resultados de las LHD con el Grupo PARAST MAC, llegando a la conclusión que pareciera no haber duplicación de esfuerzos entre los procesos del GREPECAS y del RASG-PA. No obstante, hay cabida para una mayor colaboración entre los dos grupos, sugiriendo que las autoridades de aviación civil (AAC) deberían incluir en sus actividades de vigilancia, el asegurarse que el ANSP realmente elabore los datos para la Agencia de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA) del GREPECAS. En este sentido, la reunión estuvo de acuerdo en cuanto a los posibles beneficios de una mayor colaboración entre el GTE y el Grupo de Colisión en vuelo (MAC) del RASG-PA, ya que su trabajo y metas están relacionados. El RASG-PA ESC adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSION RASG-PA-ESC/29/1 MEJORAS EN EL ANALISIS DE LOS DATOS DE
SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL
GREPECAS Y EL RASG-PA**

Que, a fin de mejorar el análisis de la performance de seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM, y tomando en consideración el trabajo que actualmente vienen realizando el Grupo MAC del PA-RAST y el GTE del GREPECAS, y a fin de fortalecer la coordinación entre el RASG-PA y el GREPECAS:

- a) la Secretaría coordine con ambos grupos para garantizar el examen del trabajo de análisis de datos que realiza cada uno de ellos, identificando sinergias y fortaleciendo sus programas de trabajo y resultados; e
- b) informe de los resultados y hallazgos a la reunión RASG-PA ESC/30.

2.3 Un elemento clave para mejorar la colaboración entre el RASG-PA y el GREPECAS es que los Estados participen más activamente en ambos grupos regionales; en particular, que participen en el análisis de datos de seguridad operacional del Estado para la identificación de las áreas en las que se puede mejorar la seguridad operacional (puntos álgidos de seguridad operacional) y en la implantación de la navegación aérea que llevan a cabo los respectivos grupos en las Regiones NACC y SAM.

2.4 El RASG-PA ha identificado varias áreas de mejora de la seguridad operacional (puntos álgidos de seguridad operacional) que tendrían que ser considerados dentro del ámbito de los proyectos del GREPECAS sobre mejoras en la eficiencia, especialmente los proyectos PBN, ATFM y Conciencia situacional, en relación a la necesidad de mejorar la disponibilidad y exactitud de los planes de vuelo, niveles de vuelo óptimos, medidas de control de afluencia, mejoras en la conciencia situacional, con el intercambio de datos radar e implantación de la ADS-B.

Reunión de coordinación PIRG-RASG en Montreal (13 de diciembre de 2017)

2.5 La OACI organizó una reunión de coordinación PIRG-RASG en Montreal, en forma simultánea a los eventos GANIS y SANIS realizados en diciembre de 2018. La Secretaría de la OACI coordinó la participación del vice-presidente del GREPECAS y los co-presidentes del RASG-PA. La OACI organizó una teleconferencia el 6 de diciembre de 2017 para el grupo *ad-hoc* de preparación PIRG-RASG. Al respecto, la reunión RASPA-ESC/29 adoptó la siguiente acción:

CONCLUSION RASG-PA ESC/29/6 PREPARACION DEL RASG-PA PARA LA REUNION PIRG -RASG

Que, a fin de desarrollar una postura e ideas comunes para la reunión de coordinación RASG-PIRG a llevarse a cabo el 13 de diciembre, el Grupo *ad-hoc* de preparación PIRG-RASG (Brasil, Canadá, Estados Unidos, IATA y la OACI (NACC and SVRSOP) elaboren una nota que incluya los logros, evolución/fortalezas del RASG-PA y su coordinación con el GREPECAS, a ser presentada por el representante del RASG-PA en la reunión, a más tardar el 7 de diciembre de 2017.

2.6 De esta reunión realizada en diciembre, surgió una postura del RASG-PA y el GREPECAS, la cual figura en el adjunto a esta nota.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de las actividades de coordinación GREPECAS - RASG-PA;
- b) analizar las posibilidades de mejorar esta coordinación, tal como se indica en los párrafos 2.2 y 2.3; y
- c) adoptar cualquier otra acción que considere conveniente.

APENDICE**Documento de Opinión del RASG-PA sobre la coordinación con el
GREPECAS para la reunión de los RASG y PIRG****RESUMEN EJECUTIVO:**

Luego de años de ardua labor, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (RASG-PA) ha alcanzado un avanzado nivel de madurez, recolectando y analizando datos reactivos, proactivos y predictivos de seguridad operacional, y elaborando un Informe anual de seguridad operacional, que le permite a los Estados aplicar un enfoque basado en datos para la toma de decisiones analíticas y estratégicas de seguridad operacional, basadas en riesgos. Estos esfuerzos, combinados con los logros de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI y de las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOOs), son complementarios y están totalmente alineados con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI. Si bien la OACI no tiene una propuesta formal sobre el tapete, el debate actual en muchos sectores apunta a una posible fusión de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los respectivos Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). El Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA, como representante de los Estados miembros del RASG-PA, las organizaciones internacionales y la industria, se opone a la creación de una sola estructura regional de aviación en su región.

ANTECEDENTES:

El RASG-PA, que fuera creado en 2008, es el punto focal en el hemisferio para garantizar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional que buscan reducir los riesgos de accidentes fatales en la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, Caribe (NAM/CAR), y Sudamérica (SAM). Las iniciativas de seguridad operacional resultantes contribuyen a la implantación del GASP de la OACI, y se materializan a través de la singular y activa participación de todas las partes involucradas en el hemisferio: OACI, Estados/Territorios, organizaciones internacionales y la industria.

El debate sobre una posible fusión RASG-PIRG surge de las discusiones inicialmente planteadas en una reunión a principios de 2017 del Grupo de administración superior y directores regionales en pleno (FSMG), en la que se sugirió que otras Regiones de la OACI unieran a sus RASG/PIRG, siguiendo el ejemplo de la iniciativa en marcha en la Oficina Regional de Europa-Atlántico Norte de la OACI. Asimismo, el Grupo de Trabajo de la ANC del Pleno para la Revisión Estratégica y Planificación (ANC WG/SRP) analizó el tema (ref. Nota de discusión No.1 relacionada con AN-NE/9125) y tomó nota que, si bien la fusión podría, en términos generales, mejorar la coordinación, aún existían dudas. Más específicamente, “...un debilitamiento del

enfoque específico en los temas de seguridad operacional no asociado con los proyectos de navegación aérea y que podría resultar en reuniones muy extensas.” Hasta la fecha, la OACI no ha adoptado una decisión/postura firme al respecto.

En la reciente reunión RASG-PA/ESC/29, los miembros recibieron una breve explicación general de la situación de cada uno de los RASG/PIRG a nivel mundial. El ESC reconoció que se necesitaba una mayor coordinación RASG/PIRG para garantizar la mejor sinergia posible entre los dos grupos, y buscar maneras para que los RASG brinden información oportuna y efectiva a fin de ampliar las actividades de comunicación sobre el avance regional en la implantación del GASP; incluyendo las actividades de las RSOO. Antes que la OACI considere algún cambio en la estructura/organización de los RASG-PIRG, se debería prestar especial atención a las realidades regionales, así como a las necesidades y diferencias organizacionales. No obstante, el RASG-PA se opone a la creación de una única estructura regional de aviación a través de la fusión del RASG-PA con su grupo regional de planificación de la navegación aérea, el GREPECAS.

PUNTOS DE DISCUSION:

Generalidades:

- El RASG-PA se enorgullece de ser el líder mundial en la identificación y análisis de los riesgos de seguridad operacional, que conducen a la adopción de acciones para mejorar los sistemas y servicios de seguridad operacional de la aviación en el hemisferio occidental.
- Los Estados miembros de la OACI en las Regiones NACC y SAM se benefician de su singular asociación con la industria y las organizaciones internacionales, en la que adopta un enfoque basado en datos, centrado en la resolución de las deficiencias de la seguridad operacional de la aviación y la mitigación de los riesgos de seguridad operacional de la aviación, a la vez que coordina los temas de seguridad operacional con el GREPECAS.
- La fuerte participación de la industria es una de las principales fortalezas del RASG-PA. En conjunción con los Estados, se mejora la seguridad operacional conforme se van encontrando soluciones regionales a los riesgos de seguridad operacional y otras mitigaciones y mejoras a la seguridad operacional. Cabe notar que la coordinación del RASG-PA con el GREPECAS ha mejorado en los últimos años, y ambos grupos continuarán encontrando las sinergias apropiadas para fortalecer dicha relación.

En cuanto a la posición del RASG-PA con respecto a la fusión RASG-PIRG:

- El RASG PA reconoce que, a nivel estratégico, el GANP y el GASP ofrecen un marco global para los sistemas de seguridad operacional y de navegación aérea; y que los PIRG y RASG son la base del marco regional para la planificación e implantación de la navegación aérea y la seguridad operacional. No obstante, también considera que ambos grupos son

estratégicamente diferentes, con distingos objetivos y áreas de interés. El RASG está orientado hacia la seguridad operacional, mientras que el PIRG está orientado hacia la implantación de la navegación aérea.

- Al RASG-PA le preocupa que una fusión con el GREPECAS pudiera generar ineficiencias significativas debido a los temas de interés de cada grupo, los participantes, y la amplia variedad de áreas de especialidad dentro de cada grupo. Además, la variedad de temas técnicos abordados en las respectivas reuniones podría dar lugar a una agenda inmanejable, así como una gran presión sobre los Estados para enviar numerosas delegaciones a las reuniones.
- En su última reunión ejecutiva, los miembros del RASG-PA decidieron mantener su singular asociación y relación de trabajo con el GREPECAS. Luego de examinar las opciones, la opción de una fusión entre los grupos PIRG y RASG podría, en realidad, poner en riesgo la continuidad de numerosas iniciativas en marcha y posiblemente de otras iniciativas futuras.
- El RASG-PA ESC también fue de la opinión que cualquier cambio en su actual organización, estructura y métodos de trabajo podría poner en peligro su actual estructura de recursos. Considerando que la industria es la principal fuente de financiamiento, recursos humanos y otras infraestructuras del RASG-PA, dichos escenarios podrían perjudicar seriamente la continuidad de las actuales actividades que buscan mejorar la seguridad operacional.
- En un posible escenario de fusión RASG-PIRG, es difícil entender el valor agregado de un cambio propuesto dados los logros significativos y mensurables del RASG-PA a través de los años.
- El RASG-PA ESC reconoce que se requiere una mayor coordinación RASG/PIRG, y se ha comprometido a encontrar formas de brindar información oportuna y más efectiva a fin de ampliar las actividades de comunicación sobre el avance regional en la implantación del GASP a los PIRG, incluyendo las actividades de las RSOO.
- Antes de realizar cualquier cambio en los RASG-PIRG, se debería prestar especial atención a las realidades regionales y las necesidades y diferencias organizacionales.
- Si bien una fusión podría tener sentido en otras regiones debido a su estructura, la Región Panamericana es única debido a su historia y la fuerte participación de la industria en el RASG-PA. Tal como se indicó en la reciente reunión ANC WG/SRP, *“...las regiones deben tener la flexibilidad de aplicar los mecanismos regionales de coordinación y apoyo a la planificación e implantación que mejor se ajusten a las características de cada región y que permitan alcanzar más fácilmente los objetivos de navegación aérea y seguridad operacional de la región.”*