



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA ESC/34 — NE/05
21/05/20

**Trigésima Cuarta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional
de la Aviación – Pan América (ESC/34)**
28-29 de mayo de 2020

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Cuestiones relacionadas con la operación interna de RASG-PA

COORDINACIÓN GREPECAS-RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Las Secretarías del GREPECAS y del RASG-PA se han comprometido a garantizar una coordinación eficiente entre ambos grupos regionales para evitar la duplicación de esfuerzos y maximizar los beneficios a los Estados miembros de cada grupo regional. A medida que GREPECAS trabaja para implementar la 6a. Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) que incluye las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) se tiene en cuenta que el RASG-PA trabaja para implementar el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). La coordinación estratégica de ambos Grupos Regionales es muy importante en los proyectos regionales relacionados con la implementación de GANP y GASP.

Acción:	Se describe en la Sección 4
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Navegación Aérea, Capacidad y Eficiencia
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Reuniones RASG-PA ESC/30, ESC/31, ESC/32 y ESC/33• Reunión GREPECAS/18 y CRPP/5• Manual de Procedimientos del GREPECAS• Manual de Procedimientos del RASG-PA

1. Introducción

1.1 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA) actualmente realiza actividades que están alineadas con el objetivo estratégico “Seguridad operacional” y con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Por su parte, el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) realiza actividades que están alineadas con el objetivo estratégico “Capacidad y eficiencia de la navegación aérea” y con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

1.2 Pese a que cada uno de estos grupos regionales realiza su trabajo de acuerdo con cada objetivo estratégico, así como con un plan global diferente, las actividades de comunicación y coordinación son primordiales entre ambos debido a que sus proyectos y procesos continuamente suelen interconectarse, lo anterior en el sentido de que las acciones en materia de seguridad

operacional deben implementarse teniendo en cuenta también el impacto en la capacidad y la eficiencia del sistema de la aviación civil .

1.3 A lo largo del tiempo, tanto RASG-PA como GREPECAS han desarrollado actividades de forma armónica dentro el ámbito de sus propias responsabilidades y tratando de evitar la duplicación de esfuerzos o generación de ineficiencias, por tales motivos entre ambos grupos existe un nivel adecuado de coordinación.

1.4 Desde las últimas reuniones de ambos grupos, actualmente existen en la comunicación y coordinación dentro de los procesos de planificación y ejecución entre ambos grupos, aspectos de mejora que permitan a cada grupo conocer el estado actual de todos los proyectos y procesos del otro grupo, aumentando las oportunidades especialmente aquellos en los que se tiene algún grado de participación en común.

2. Discusión

2.1 Actualmente se genera diversa información de seguridad operacional tales como Pérdida de control en vuelo (LOC-I), Impacto contra el terreno sin pérdida de control (CFIT), Seguridad operacional en pista (RS) y Colisión en el aire (MAC), los cuales pueden ayudar a la toma de decisiones en ambos grupos regionales. Por citar un ejemplo, esta información apoyaría a desarrollar/actualizar el Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM e incluso a definir otras prioridades regionales relevantes para mantener el nivel más alto de seguridad operacional en Pan América.

2.2 Asimismo, las Secretarías de GREPECAS y RASG-PA deben continuar siendo complementarias en pro del progreso y desempeño así, como ser facilitadores de la compartición de datos e información validada y actualizada que permita el desglose del trabajo en estructuras más pequeñas, especialmente en apoyo de la implementación de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), por tal motivo se considera tener reuniones una detrás de la otra (*back-to-back*) a fin de mantener un desarrollo continuo, coherente y seguro de las decisiones o incluso conclusiones entre ambos grupos.

2.3 En el Manual de procedimientos actual de RASG-PA, establece que el RASG-PA discutirá aspectos de seguridad Operacional con GREPECAS (seguridad operacional de los sistemas y servicios de navegación aérea), así como RASG-PA reportará en sus informes los temas de coordinación hechos con GREPECAS. Así también en el respectivo Manual del GREPECAS se ha actualizado incluyendo una sección dedicada a la coordinación con el RASG-PA.

2.4 Toda mejora acordada en la coordinación entre ambos grupos regionales deberá formalizarse en sus respectivos manuales de Procedimientos.

2.5 Aunque se ha progresado en la coordinación entre estos dos grupos, esta coordinación se podría ampliar realizándose reuniones (inclusive virtuales) con una agenda abierta para discutir qué áreas podrían aumentar su eficiencia antes de planificar acciones, en los siguientes temas:

- Optimizar la información de la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD) con un nuevo programa de detección de deficiencias de Servicios de Navegación Aérea (ANS) (deficiencias tipo A) que se transformaría en una interfaz entre GREPECAS y RASG-PA, en términos de la fuente de deficiencias y sus riesgos relacionados en los Estados, lo anterior ayudaría a planificar mejores reuniones GREPECAS/PPRC y RASG-PA para la solución de dichas deficiencias.
- Asimismo, el intercambio de datos de seguridad operacional sería beneficioso para el RASG-PA, principalmente en lo que se refiere a alimentar y/o complementar los datos utilizados para realizar los análisis de riesgos del PA-RAST y así tomar de manera oportuna las acciones requeridas de mitigación. La creación del nuevo Grupo de análisis del GREPECAS – análisis de datos a la eficiencia y capacidad de ANS- apoyara directamente al análisis de riesgo.

2.6 En el **Apéndice** se hace una retrospectiva de conclusiones afines a esta coordinación de las últimas reuniones del ESC donde se han tratado diversos asuntos como oportunidades de mejora para la coordinación con GREPECAS. Dentro de esta coordinación se han considerado los siguientes elementos para optimizar la colaboración de trabajo:

Elemento	Acción de coordinación
Aplicación de Términos de Referencia (ToR) genéricos, de enlace y armonizados	Aplicados a GREPECAS y RASG-PA.
GREPECAS/RASG-PA	Comunicación, coordinación y apoyo mutuo entre Secretarías y Grupos de trabajo
Cuestiones GREPECAS	a) Informe interno (GREPECAS/RASG-PA y viceversa) b) Sitio web compartido GREPECAS y RASG- PA (incluyendo Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)) d) Grupos Ad hoc e) Nuevo Grupo sobre Análisis de Datos.
Tareas comunes identificadas entre los Grupos Regionales- experiencias previas	Ej. Obstáculos en las Cartas Aeronáuticas de (GREPECAS/AIM), Seguridad Operacional en la Pista (GREPECAS/AGA), Competencia Lingüística (GREPECAS/ATM) deficiencias ANS, FPL (GREPECAS-CNS/AIDC-AIM) y las mencionadas en el párrafo 2.1.

2.7 Considerando que el RASG-PA actúa como punto focal para la seguridad operacional en Pan América, a fin de desarrollar los esfuerzos por reducir el riesgo de la seguridad operacional de manera colectiva en coordinación con todas las partes involucradas, es necesario, por tanto, que de detectarse algún problema en el sistema de transporte aéreo y en consecuencia se intente coordinar o iniciar un proyecto, se consideren primeramente los siguientes puntos:

- Que cualquier problema que sea detectado y/o iniciativa con que se determine tratarlo, debe estar sustentado en evidencia (data) debidamente validada y demostrable (de preferencia por dos o más fuentes).

- Definir si el problema/ iniciativa atañe a RASG-PA (por seguridad operacional) o a GREPECAS (por capacidad y eficiencia) a fin de no interferir en la esfera de responsabilidades de uno u otro grupo regional y en consecuencia evitar una posible duplicación de esfuerzos.

3. Propuesta de otras mejoras para optimizar la coordinación GREPECAS-RASG-PA

3.1 El nuevo Plan Mundial de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) 2020-2022 (Doc 10004 de la OACI) estableció 6 objetivos importantes vinculados con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) Doc 9750, que se enfoca en la necesidad de garantizar la infraestructura adecuada (si está disponible) para apoyar operaciones seguras en los ANS. Los objetivos asociados requieren que todos los Estados implementen la infraestructura de navegación aérea y aeroportuaria para 2022. El indicador general del GASP para este objetivo es el número de Estados que han implementado los elementos de infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea.

3.2 En relación al tipo de interacción del GREPECAS y RAGS-PA, se creará un nuevo grupo en la estructura del GREPECAS que dará el soporte a la búsqueda, control, análisis y notificación de datos, dicho grupo se considera denominar “Grupo de Análisis de Datos”. Actualmente se están desarrollando sus términos de referencia y se propondrá un programa de trabajo acorde con las exigencias de los planes en ambas regiones. Lo anterior se logrará con la participación de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales interesados en participar.

3.3 De igual manera sería posible designar puntos focales de coordinación que tengan participación en ambos grupos regionales (RASG-PA y GREPECAS) con el fin de proporcionar un adecuado enlace o interfaz que se requiere para abordar el seguimiento eficaz de los asuntos, así como la armonización de los proyectos donde exista una participación mutua, compartición de datos e información, etc.

3.4 Cabe recordar que 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; asimismo es recomendable que se analice la optimización de la coordinación de las actividades entre RASG-PA y GREPECAS, para lo que se propone que se revise o se desarrolle su sustento por medio de un Memorándum de entendimiento (MoU) para la cooperación y la uniformidad de los Manuales de procedimientos y/o términos de referencia de ambos grupos, entre otras cuestiones.

3.5 Asimismo se tomen en cuenta las recomendaciones de mejoras de la Reunión Plenaria RASG-PA/10, propuestas por los miembros del Grupo Ad hoc (Bolivia, Brasil, Chile, Estados Unidos, República Dominicana, Trinidad y Tabago y la OACI), que se incluyeron en el informe final de dicha Reunión como sigue:

- Los Presidentes de RASG-PA y GREPECAS llevarán a cabo una sesión informativa después de cada reunión del grupo regional para informar las actualizaciones y especialmente las acciones inmediatas requeridas por el grupo correspondiente.
- Desarrollar un sitio web para facilitar las actividades de coordinación y el plan de trabajo requerido para RASG-PA y GREPECAS.

- Las pruebas y demostraciones ayudarán a las regiones a garantizar la armonización e interoperabilidad dentro de las regiones, así como con socios en otras regiones. Es en este sentido que la coordinación es vital.
- Los módulos ASBU y los BBB, aunque se centran principalmente en la navegación aérea y están bajo el alcance de GREPECAS, contienen áreas en las que el enfoque orientado a los datos y orientado a los resultados de RASG-PA puede proporcionar una mayor fidelidad a cualquier prueba y validación.
- Utilizando la gran cantidad de datos y la capacidad analítica de seguridad operacional, RASG-PA puede proporcionar un modelado inicial que apoyará la implementación de los módulos ASBU.
- GREPECAS y RASG-PA pueden continuar relacionados con la industria en un proceso de colaboración.

3.6 Finalmente se hace hincapié que el GREPECAS y el RASG-PA son complementarios en el fomento de la implementación del GANP y el GASP a nivel regional con el fin de buscar lograr un crecimiento sostenible y mejorar la seguridad del sistema de transporte aéreo. Las responsabilidades deben definirse claramente entre el GREPECAS y el RASG-PA para realizar las coordinaciones conducentes entre ambos grupos regionales de manera más específica.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tome nota del contenido de esta Nota de Estudio;
- b) bajo lo expuesto en el párrafo 2.7, evaluar la coordinación de los proyectos actuales de RASG-PA y el Apéndice;
- c) analizar la propuesta de otras mejoras para GREPECAS y RASG-PA como se detalla en la sección 3; y
- d) tomar otra acción según se considere necesario.

APÉNDICE

Reunión ESC	Asunto	Descripción
RASG-PA ESC/30 (Baltimore, Estados Unidos, 8- 9 Nov. 2018)	RASG-PA ESC/30/C/4 - Enfoque de Gestión de Proyectos para RASG-PA	Que, para mejorar una integración y usar un lenguaje común en ambos grupos regionales, se analizarían las opciones disponibles para implementar técnicas de gestión de proyectos en los programas de trabajo de RASG-PA y GREPECAS. Esta iniciativa también se trabajó en la reunión GREPECAS/18.
	RASG-PA ESC/30/C/5 - Análisis de base para RASG-PA con el fin de mejorar su rendimiento y coordinación con GREPECAS	Que, para optimizar el desempeño de RASG-PA y su proceso de coordinación con GREPECAS, que las Oficinas Regionales NACC y SAM utilizarían los resultados de una encuesta y otros medios para realizar un análisis de línea de base para RASG-PA, con el fin de evaluar y proponer un proceso para mejorar la coordinación entre RASG-PA y GREPECAS. De igual manera esta iniciativa también se abordó en la reunión GREPECAS/18.
RASG-PA ESC/31 (Buenos Aires, Argentina, 8 y 9 Nov. 2018)	Plan Estratégico de RASG-PA (NE/05)	CANSO presentó una versión revisada del Plan Estratégico de RASG-PA para ser puesta a consideración, por lo que la Reunión apoyó la propuesta del documento, sin embargo, se mencionaron algunos aspectos importantes señalando entre otros, que se debe hacer una referencia clara en el Plan Estratégico con respecto a la comunicación y coordinación de RASG-PA y GREPECAS.
	Actualización sobre las discusiones del grupo focal PIRG/RASG	La Secretaría proporcionó un breve resumen a la Reunión sobre el estado de la iniciativa de fusión PIRG-RASG que estaba siendo considerada por el grupo focal PIRG / RASG, reconociéndose finalmente la necesidad de una mejor coordinación e integración entre los PIRGs y RASGs, asegurándose también que los arreglos de trabajo a nivel regional deben reflejar las necesidades y prioridades de cada región, por lo que en ese sentido, ambos grupos regionales, GREPECAS y RASG-PA, seguirán siendo independientes pero reconociendo que las oportunidades para una mejor integración necesitan ser identificadas e implementadas. La FAA mencionó que su representante es parte del GTE por lo que formaría parte de las reuniones de RASG-PA a fin de proporcionar orientación al respecto.
	Runway Safety Go Team Panama (NE/10)	La Secretaría informó a la reunión sobre un Equipo de Seguridad de Pista (RST) que se conformó en el

Reunión ESC	Asunto	Descripción
		<p>aeropuerto de Tocumen, Panamá del 8 al 12 de octubre de 2018, esta Oficina NACC recordó que en el pasado se realizó una actividad similar en esa región con el RST en Aruba reconociendo la importancia de este tipo de actividades. Por lo anteriormente expuesto se observó que es necesario una mejor colaboración con GREPECAS, especialmente en las actividades relacionadas con AGA y ANS cuando puede producirse una superposición. También se mencionó que las reuniones consecutivas o simultáneas entre GREPECAS y RASGPA no son la solución, pero si es indispensable mejorar sus mecanismos de coordinación.</p>
	<p>Requisitos de dominio del idioma inglés de los controladores de tránsito aéreo (NE/12)</p>	<p>La Secretaría presentó un análisis del nivel de cumplimiento de los requisitos de dominio del idioma en los Estados de América del Sur y una propuesta de un proceso de cooperación entre la OACI y la IFATCA para mejorar este aspecto. Se mencionó que, dado que GREPECAS tiene una iniciativa similar, las Secretarías de ambos grupos deben coordinarse para asegurarse de que no se dupliquen los esfuerzos. Por lo anterior se decidió que la Secretaría del RASG-PA coordinaría con la Secretaría GREPECAS las iniciativas de ambos grupos sobre este asunto.</p>
	<p>Propuesta para apoyar las actividades de RASG-PA con respecto a las iniciativas de seguridad en la pista (NE/19)</p>	<p>La Secretaría presentó en nombre de ALACPA, una propuesta para mantener la vigencia de la “Guía de RASGPA para el mantenimiento de pistas” de acuerdo con el Anexo 14. La Reunión señaló que las iniciativas relacionadas con la pista también son oportunidades para la colaboración entre RASG-PA y GREPECAS, y que ambos grupos deben estar al tanto de las actividades del otro, acordándose que se necesita un enfoque integral para la seguridad de pista entre RASG-PA y GREPECAS y que este proyecto podría ser una gran oportunidad para acercar a ambos grupos.</p> <p>ALACPA es un grupo regional que nació del GREPECAS y está orientado hacia el mantenimiento de pavimentos en el área de movimiento de los aeropuertos. Por las actividades que realiza debería mantenerse con GREPECAS y sus reportes anuales ser presentados a GREPECAS y sean de conocimiento de RASG-PA.</p>
	<p>Aproximaciones bajo</p>	<p>La compañía ATR habló sobre PBN y sus beneficios</p>

Reunión ESC	Asunto	Descripción
	reglas de vuelo visual (VFR) en un enfoque de navegación basada en la performance (PBN)	para la seguridad y la eficiencia, haciendo una propuesta para trabajar junto con la Secretaría y presentar un caso en el ESC / 32, señalándose nuevamente, que muchos cruces de caminos entre RASG PA y GREPECAS necesitarían mayores esfuerzos de coordinación. Por lo cual se mencionó que la propuesta de ATR está en el lado de la Seguridad, sin embargo, también surgirán aspectos de eficiencia y GREPECAS seguramente, sería identificada como una parte interesada en el proyecto. La reunión acordó esperar hasta que se presente el proyecto, para definir cuál de los grupos regionales lideraría su desarrollo e implementación.
RASG-PA ESC/32 (Lima, Perú, 19 y 20 Mar. 2019)	Dominio del idioma inglés de los controladores de tránsito aéreo RASG-PA/GREPECAS (NE/12)	Se proporcionó una breve actualización sobre el Programa de Cooperación entre la Oficina Regional SAM de la OACI e IFATCA para la calificación de instructores de dominio del idioma en Colombia, mismo se esperaba que comenzara en abril de 2019. De igual manera se mencionó que no había en ese momento proyectos previstos en GREPECAS con respecto a este tema; por lo tanto, no había duplicación de esfuerzos o conflictos, sin embargo se mencionó que GREPECAS se mantendría informado sobre el progreso del programa en comento.
	Ajuste de los enfoques de las reglas VFR en PBN	La compañía ATR y la Secretaría informaron a la Reunión sobre el estado de desarrollo del procedimiento de aproximación RNAV sin precisión para una pista VFR existente en la región a fin de demostrar los beneficios de seguridad y conectividad. Para el efecto se discutieron algunos factores importantes, como los criterios mínimos de infraestructura requeridos para seleccionar un aeropuerto y la disponibilidad de datos sobre ese tipo de operaciones. Finalmente, la Reunión acordó una vez más que este proyecto representa una gran oportunidad para probar las interfaces entre RASG-PA y GREPECAS.
RASG-PA ESC/33 (Cd. de México, 11-12 Sep. 2019)	Presentación de resultados PA-RAST (NE/06)	El PA-RAST presentó el estado de su trabajo en las cuatro categorías de alto riesgo (LOC-I, CFIT, MAC y RE), acordándose por lo que corresponde a las actividades con MAC, que el PA-RAST llevaría la información de seguridad al GREPECAS / GTE para comenzar un enfoque basado en datos con el PIRG regional.

Reunión ESC	Asunto	Descripción
	Estructura de gobierno de RASG-PA y mejora de la eficiencia y efectividad del RASG-PA (WP/07 y WP/10)	La Secretaría manifestó que es necesario revisar su papel en las reuniones oficiales de RASG-PA, así como el apoyo administrativo para las actividades de RASG-PA (PA-RAST, etc.), pidiéndole al ESC que considere enfoques alternativos. Un ejemplo mencionado es que la celebración de algunas reuniones PA-RAST en las oficinas regionales de la OACI podría facilitar reuniones paralelas con otros grupos técnicos de iniciativas regionales (GTE de GREPECAS, SRVSOP, etc.).