



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA ESC/38 — NE/11
13/04/23

Trigésimo Octava Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/38)

Lima, Perú, 24-25 de mayo de 2023

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Coordinación RASG-PA – GREPECAS

COORDINACIÓN GREPECAS-RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El GREPECAS y el RASG-PA se han comprometido a garantizar una coordinación eficiente para evitar esfuerzos duplicados y maximizar los beneficios a los Estados miembros de dichos Grupos Regionales. En tanto que GREPECAS trabaja para implementar la 7ª. Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) considerando las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y los Elementos Constitutivos Básicos (BBB), el RASG-PA trabaja para implementar el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). La coordinación estratégica entre ambos Grupos Regionales es fundamental en los proyectos regionales relacionados con la implementación del 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 anteriores• Reunión RASG-PA 12• Reunión GREPECAS/20 y CRPP/04• Manual de Procedimientos del GREPECAS• Manual de Procedimientos del RASG-PA

1. Introducción

1.1 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) actualmente realiza actividades 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) establece acciones enfocadas al objetivo estratégico de la OACI "Capacidad y eficiencia de la navegación aérea" y con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

1.2 Tomando en cuenta que cada grupo regional realiza su trabajo de acuerdo a sus respectivos objetivos estratégicos, la implementación de los planes globales y los planes regionales respectivos, se desarrollan actividades de comunicación y coordinación que son primordiales entre ambos, porque sus proyectos y procesos continuamente se interconectan, esto en el sentido de que las

acciones en materia de seguridad operacional deben implementarse teniendo en cuenta el impacto en la capacidad y la eficiencia de los sistemas de aviación civil.

1.3 A lo largo del tiempo, tanto RASG-PA como GREPECAS tienen actividades de forma armónica en el ámbito de sus propias responsabilidades, evitando la duplicación de esfuerzos o generación de ineficiencias, por el alto nivel de coordinación existente.

1.4 Actualmente existen aspectos de mejora que permiten a cada grupo conocer el estado actual de todos los proyectos y procesos del otro grupo en la comunicación y coordinación en términos de planificación y ejecución entre los grupos, aumentando las oportunidades en los que se tiene algún grado de participación en común.

2. Discusión

2.1 Primeramente, es importante mencionar que durante la Vigésimo segunda Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) GTE/22, celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI del 26 al 30 de septiembre de 2022, la IATA presentó la NE/10, que se discutió y la Reunión adoptó los Términos de Referencia (ToR), que formalizó la metodología de colaboración para la revisión de datos/información de seguridad operacional relacionados con Desviaciones de altura importante (LHD) y otros Accidentes/Incidentes de Tránsito, entre el GTE y el PA-RAST, así como los avisos de resolución del sistema de evitación (TCAS-RA), apoyando el trabajo cooperativo entre el GREPECAS y el RASG-PA, evitando la duplicación y con el objetivo de fortalecer la coordinación de los sucesos informados y mitigar los riesgos de seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR/SAM (Conclusión GTE/22/04: *APOYO A LA COLABORACIÓN GREPECAS/RASG-PA* que se muestra en el **Apéndice** a esta nota).

2.2 Con la generación tan diversa de información en seguridad operacional, tal como: la 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), esta información coadyuva actualmente a la toma de decisiones en GREPECAS y RASG-PA. Por citar un ejemplo, dicha información apoya 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.

2.3 Por otra parte, las Secretarías de GREPECAS y RASG-PA, se deben complementar en pro del progreso, del desempeño y ser facilitadores en la compartición de datos e información validada y actualizada que permita el desglose del trabajo en estructuras más pequeñas, en apoyo de la implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), por tal motivo se considera importante mantener las Reuniones “Back to Back” en forma tal y como se ha realizado en las dos anteriores reuniones y subsecuentemente buscar un desarrollo continuo, coherente y seguro de las decisiones o incluso conclusiones entre ambos grupos GREPECAS y RASG-PA.

2.4 El Manual de procedimientos de RASG-PA en su última versión, establece que el RASG-PA discutirá aspectos de seguridad Operacional con GREPECAS (de los sistemas y servicios de navegación aérea), así como RASG-PA reportará los temas de coordinación realizados con GREPECAS. Y de la misma forma en el respectivo Manual de procedimientos del GREPECAS se formaliza una continua actualización especialmente en lo que refiere a la coordinación con RASG-PA.

2.5 La coordinación entre los grupos se podría ampliar realizándose reuniones con una agenda abierta para discutir las áreas que podrían aumentar su eficiencia antes de planificar acciones, como, por ejemplo:

- La optimización de la información de la base de datos de deficiencias de navegación aérea (GANDD), mediante un nuevo programa de detección de deficiencias de ANS en los Estados (deficiencias tipo A, detectadas por los Usuarios), a modo de interfaz entre GREPECAS y RASG-PA, evaluando los riesgos, lo anterior ayudaría a planificar las reuniones GREPECAS, CRPP y RASG-PA para su solución.
- El intercambio de datos de seguridad operacional para el RASG-PA, basado en acuerdos entre Estados, principalmente en lo que se refiere a alimentar y/o complementar los datos utilizados para realizar análisis de riesgo del PA-RAST a la eficiencia y capacidad de ANS y así tomar de manera oportuna las acciones requeridas de mitigación. Con el apoyo del Grupo de Análisis de Datos (DAWG) del GREPECAS.
- Seguimiento de Conclusiones/Decisiones del GREPECAS o RASG-PA, o conjuntas GREPECAS/RASG-PA cuyas acciones sean transversales a ambos Grupos Regionales.

2.6 Dentro de la actual coordinación, se han optimizado los elementos para ampliar la colaboración de trabajo:

- Tareas comunes 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)
- las mencionadas en el **párrafo 2.1**
 - ToR genéricos, de enlace y armonizados Aplicados a GREPECAS y RASG-PA
 - Comunicación, coordinación y apoyo mutuo entre Secretarías y Grupos de trabajo
 - Informe interno (GREPECAS y RASG-PA y viceversa)
 - Sitios Web independientes para GREPECAS y para RASG-PA (incluyendo SMS)
 - Grupos Ad-hoc
 - Grupos de Análisis de Datos

2.7 Además, se trabaja en la revisión de las siguientes Conclusiones del GREPECAS/20:

- a) GREPECAS/20/16: *Grupo AD-HOC GASP-GANP*
- b) GREPECAS/20/17: *GESTIÓN DE LOS KPIS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL MARCO DE TRABAJO CONJUNTO GREPECAS / RASG –PA*

Estás conclusiones, hacen referencias al trabajo conjunto que deben realizar ambos Grupos Regionales para estudiar la factibilidad de la inclusión, al Volumen III, de los indicadores claves de

performance (KPI) para el área clave de seguridad operacional (KPA: safety) incluidas en la séptima edición del GANP.

2.8 La Secretaría ha revisado los requerimientos de los Indicadores clave de rendimiento (KPI), del área de Seguridad operacional, incluidas en la Séptima Edición del GANP en forma conjunta. Esta acción ha encontrado que los objetivos de los KPI coinciden con tareas emprendidas por el RASG-PA, en las áreas que abarca las tres KPI, por lo que se ha acordado que, para el Vol. III del e-ANP CAR/SAM, la inclusión de estos KPI de Seguridad operacional se apoyaran en las tareas del RASG-PA, a fin de no superponer esfuerzo y contar con un solo indicador. Considerando lo mencionado, la reunión pudiera considerar emitir la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
ESC/38/XX	SEGUIMIENTO A LAS CONCLUSIONES GREPECAS/20-16 Y GREPECAS/20-17
<p>Qué: Que, Considerando que las Conclusiones del GREPECAS/20, mencionadas en los literales a) y b) del párrafo 2.6 hacen referencias a los KPI introducidas por la Séptima Edición del GANP para el área de Seguridad operacional, la Reunión insta a:</p> <p>a) la inclusión de los tres KPI de la KPA de Safety, en el Vol. III del e-ANP CAR/SAM sea soportada por el trabajo realizado por el Grupo regional RASG-PA;</p> <p>b) Establecer como líneas de bases, de estos KPI, en el Vol. III del e-ANP CAR/SAM, los indicadores con la que cuentan actualmente el RASG-PA</p> <p>c) Instar a la Secretaría del GREPECAS, a circular está propuesta de Conclusión, para su aprobación via FAST-TRACK;</p> <p>d) Dar por concluidas o finalizadas las Conclusiones GREPECAS/20-16 y GREPECAS/20-17</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué: Porque el RASG-PA tiene un trabajo de evaluación y seguimiento de éstos KPI propuesto por la Séptima edición del GANP, y apoyarse en este trabajo evitará doble esfuerzo y generar dos indicadores que podrían ser objetos de discrepancias.</p>	
<p>Cuándo: Reunión Back to Back GREPECAS-RASG-PA</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

2.9 Los acuerdos indicados en el numeral anterior nos conduce a dar por finalizada las Conclusiones GREPECAS/20/16 y GREPECAS/20/17.

3. Propuesta de mejoras de coordinación GREPECAS-RASG-PA.

3.1 El Plan Mundial de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) establece objetivos vinculados con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) tal como el Objetivo 6 del GASP, que enfoca la necesidad de garantizar la infraestructura adecuada (si está disponible) para garantizar operaciones seguras en navegación aérea.

3.2 Mantener actualizados los puntos focales de coordinación para su participación en ambos grupos RASG-PA y GREPECAS, proporcionando un enlace o interfaz 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.

3.3 Un elemento clave para la colaboración entre el RASG-PA y el GREPECAS, es que los Estados participen activamente en estos grupos regionales; asimismo, se recomienda que se optimice la coordinación de actividades entre RASG-PA y GREPECAS, proponiendo que se desarrollen memorándums de entendimiento (MoU) para la cooperación de estos Grupos regionales, con los Estados y otras entidades u Organizaciones Internacionales, en cuanto la compartición de Datos que pudiesen ser sensibles en ambos grupos.

3.4 Por último, 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 CAR/SAM, en consideración de lograr un crecimiento sostenible y mejora de la seguridad del transporte aéreo. Se deben definir claramente las responsabilidades entre las respectivas Secretarías del GREPECAS y del RASG-PA, en cuanto a lo descrito en los manuales de Procedimientos de cada Grupo, específicamente en sus Términos de referencias (ToRs), para realizar las coordinaciones y acciones conducentes de manera específica.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tome nota del contenido de esta Nota de Estudio;
- b) revisar la conclusión propuesta en el párrafo 2.8 y sí le consideran apropiada, aprobarla;
- c) analizar nuevas propuestas de mejora para la interacción GREPECAS - RASG-PA; y
- d) tomar otras acciones según se considere necesario.

APÉNDICE

PROYECTO DE CONCLUSIÓN	
GTE/22/04	APOYO A LA COLABORACIÓN GREPECAS/RASG-PA
<p>Qué:</p> <p>Que con el fin de fortalecer la colaboración entre GREPECAS y RASG-PA, promoviendo el intercambio de información que apoye la mitigación de los eventos de seguridad operacional identificados en las Regiones CAR/SAM</p> <p>a) El GTE refrende la adopción de los Términos de Referencia para la colaboración entre el GREPECAS y el RASG-PA como se presenta en el Apéndice de GTE/22 — NE/10; y</p> <p>b) el relator del GTE informe a la reunión GREPECAS/20 de la opinión favorable sobre los referidos términos de referencia.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para promover el intercambio de información para mejorar la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM</p>	
<p>Cuándo: GREPECAS/20</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Relatora del GTE</p>