



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea**

**ACTIVIDADES REGIONALES DE COLABORACIÓN EN LA REGIÓN SAM - EL ROL DEL RASG-PA EN LA INTEGRACIÓN DE LOS ORGANISMOS REGIONALES**

(Nota presentada por Perú y apoyada por los siguientes Estados SAM de la OACI y los Estados de la CLAC<sup>2</sup>)

**RESUMEN**

La nota de estudio presentada por el Consejo de la OACI proporciona una actualización de las actividades de la OACI en apoyo de los mecanismos regionales de planificación e implementación, acorde con las necesidades actuales y en directo apoyo al desarrollo sustentable de la aviación en el mundo.

Esta nota de estudio presenta información sobre el trabajo realizado por la Región SAM, como ejemplo de un enfoque coordinado e integrado de la Oficina Regional, los Estados y el RASG-PA, para determinar las prioridades regionales y el desarrollo de un Plan regional de seguridad operacional basado en el GASP (Doc. 10004), integrando los esfuerzos regionales, nacionales y de la industria.

Se destaca la interrelación entre las diferentes iniciativas de la Región SAM (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), programa piloto para la implementación del SSP, ARCM, CST) con la finalidad de hacer frente a los desafíos y riesgos que surjan en una región con el incremento esperado del volumen del transporte aéreo.

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

- a) apoyar la nota de estudio presentada y garantizar el apoyo de las Oficinas Regionales a esta iniciativa, como ejes principales de coordinación regional;
- b) alentar a los Estados, las organizaciones regionales y la industria en su conjunto a participar activa y comprometidamente en el trabajo de los PIRG, los RASG y sus respectivos organismos contribuyentes; y
- c) tornar la propuesta de términos de referencia de los RASG lo suficientemente flexible para que cada RASG establezca sus procesos internos de la mejor manera a fin de tratar las particularidades regionales, buscando la mayor participación efectiva de sus participantes.

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se aplica.   |
| <i>Referencias:</i>               | WP/53, Actualización de los mecanismos regionales de apoyo a la implantación            |

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Perú.

<sup>2</sup> Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el marco de la declaración del Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF/4), los Estados SAM aprobaron durante la última reunión de directores de aviación civil RAAC/16 (Diciembre 2018) el Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP), considerando la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, de la OACI y en concordancia con el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc. 9750) y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

1.2 La OACI está promoviendo la planificación e implementación regional, la recopilación de datos, el intercambio de información, la identificación y eliminación de las deficiencias de navegación aérea y la coordinación de actividades, a través de diversos mecanismos regionales con el fin de mejorar la seguridad y aunar esfuerzos de implementación de la navegación aérea.

1.3 Lo anterior, se complementa directamente con el trabajo de los diversos mecanismos regionales de apoyo a la implementación, como los grupos regionales de planificación e implementación (PIRG), y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los cuales son un gran aporte para la implementación regional del GANP y el GASP.

1.4 El Consejo de la OACI presentó una Nota de Estudio a través de la cual proporciona una actualización de las actividades de la OACI en apoyo de estos mecanismos regionales de planificación e implementación, proponiendo a la Asamblea una correspondiente actualización y armonización de los Términos de Referencia de los PIRG y los RASG.

1.5 Por otra parte, la versión del GASP (2020-2022) ha identificado “Estrategias de colaboración con partes interesadas claves de la aviación para apoyar el uso proactivo de las capacidades de modelado de riesgos” (SEI), como una iniciativa de mejora de la seguridad operacional y por tanto realizar un llamado a los Estados a fomentar y participar en asociaciones similares al concepto del equipo de seguridad comercial/aviación general para identificar e implementar mejoras de seguridad operacional del sistema. Esta iniciativa está alineada con el Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS) 17: “Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible”.

1.6 Además, el Anexo 19 de la OACI — *Gestión de la seguridad operacional*, parte 5.4.2, recomienda que “Cada Estado debe promover el establecimiento de redes de intercambio de información de seguridad entre los usuarios del sistema de aviación y debería facilitar el libre intercambio de información sobre deficiencias de seguridad reales y potenciales”.

1.7 A pesar de todos los esfuerzos realizados los Estados continúan enfrentando desafíos con respecto a la implementación de los SARPS de la OACI (SSP) y en la implementación del GASP, es por ello que resulta importante destacar el rol integrador que ha venido desempeñando el RASG-PA en relación a los diferentes actores del sistema aeronáutico y a la interrelación entre las diferentes iniciativas de la Región SAM (SRVSOP, Programa piloto para la implementación del SSP, ARCM, CST) con la finalidad de hacer frente a los retos que impone la aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Para enfrentar los nuevos desafíos, es esencial el trabajo colaborativo y proactivo de todos los actores del sistema aeronáutico mundial, que incluye a los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y usuarios del espacio aéreo y dentro de este esquema el trabajo en conjunto en los PIRG Y RASG.

2.2 El aporte de los Estados y de las organizaciones internacionales mediante la presentación de iniciativas, trabajos de investigación, notas de estudio, y participación activa de quienes lo representan como delegado de alto nivel y asesorados con personas de gran conocimiento técnico, debería ser un compromiso ineludible de todos los actores de la aeronáutica.

2.3 Lo anterior incluye la retroalimentación permanente de los Estados, para identificar e informar a través de los PIRG y los RASG sobre oportunidades de mejora, recomendaciones y acciones que requieran ser de conocimiento de los órganos de gobierno de la OACI para la toma de decisiones en cuanto posibles enmiendas en las provisiones de OACI, Planes Mundiales, Material Guía o priorización de recursos, así como para monitorear el avance en la implementación de los Planes Mundiales.

2.4 La Región SAM ha logrado grandes avances en el trabajo colaborativo y proactivo para enfrentar los desafíos regionales. En esta perspectiva definió en su Plan Regional el papel y responsabilidades de las partes interesadas, incluidos los Grupos regionales de seguridad operacional.

2.5 A continuación, se ofrecen ejemplos de procesos regionales que con un enfoque integrador fortalecen a los Estados en la consecución de los objetivos planteados por sus planes regionales de seguridad operacional basados, así como en la implementación del GASP:

2.5.1 SRVSOP (RSOO Latinoamericano) Nacido en el año 1998 con un MoU entre CLAC y OACI, desarrolla e implementa un conjunto armonizado de normas, procedimientos, programas de capacitación y cooperación horizontal. Busca elevar los niveles de implementación efectiva de los Estados por medio de economías de escala.

2.5.2 El Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) proporciona apoyo para mejorar la EI de sus Estados miembros en el área de investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) y participará en la coordinación de la cooperación AIG entre los Estados del ARCM. También proporcionará información reactiva al RASG-PA y a los SSP de los Estados para la gestión de la seguridad operacional.

2.5.3 El RASG-PA, a partir de una iniciativa de IATA y del Plan Piloto de Implementación del SSP de la Oficina SAM, apoya los SSPs de los Estados por medio de los Equipos de Seguridad Colaborativa (CSTs) donde todos sus miembros participan como iguales, respetando todos los puntos de vista como dignos de consideración, trabajando en un objetivo común y voluntario, basado en datos, con el propósito de identificar peligros, mensurar riesgos y diseñar estrategias de mitigación en un nivel nacional, en los mismos moldes del trabajo desarrollado por el Equipo Regional de Seguridad Operacional (PA-RAST), parte fundamental del RASG-PA. En la región, se ha observado un aumento significativo en número de CSTs establecidos o en implementación en los últimos años, como prueba de éxito del modelo.

2.6 Aunque se reconozca que los términos de la nueva versión del GASP amplíen sustancialmente el papel de los RASG en sus respectivas regiones, la propuesta de términos de referencia presentada por el Consejo de la OACI parece avanzar innecesariamente en cuestiones que no se encuentran directamente relacionadas a la gestión de los riesgos a nivel regional que es lo que se espera de un RASG.

2.7 Sobre ese punto, se reconoce la importancia de que un RASG establezca procesos de monitoreo de la performance de la seguridad operacional basados en datos e informaciones provenientes de varias fuentes: datos reactivos y proactivos de la industria, informaciones sobre los programas de *compliance* relacionados al USOAP (RSOO), resultados de investigaciones de accidentes e incidentes (RAIO), informaciones de ANSP y de otras fuentes pertinentes, lo que se refleja claramente en la propuesta del GASP para 2020-2022. En ese aspecto, el RASG-PA ha trabajado en identificar las oportunidades de mejora y cambios en sus procesos con un gap análisis.

2.8 El presente análisis identificó que la propuesta de los términos de referencia presentada por el Consejo de la OACI emplearía demasiada rigidez en los procesos de gestión de un RASG, al mismo tiempo que avanza en cuestiones adicionales que no están reflejadas en el GASP, por no relacionarse directamente a los trabajos de gestión de riesgos, de promoción y de monitoreo del estado de la seguridad operacional en nivel regional.

2.9 Con relación a las cuestiones administrativas, no se ha identificado justificación suficiente para la utilización excesiva del verbo “debe” (*shall*) en cuestiones como la agenda de reuniones vinculada a la agenda de otros grupos, la utilización de mecanismos de teleconferencia, o con la imposición de que los representantes de la industria se limiten a un papel de observador. Ese último punto revierte la lógica adoptada por algunos grupos, el RASG-PA, por ejemplo, en cuanto se entiende que un RASG está basado en la plena e igual colaboración entre Estados e Industria.

2.10 Con relación a los mandatos adicionales, también no se encuentra relación directa o una fundamentación suficiente para atribuir a los RASG tareas relacionadas a la mediación de acuerdos bilaterales y multilaterales o a la identificación de cuestiones de *security*, medio ambiente o de aspectos económicos del transporte aéreo con sus propios recursos. Los recursos disponibles de los RASG son limitados y compartidos por los Estados y por la Industria y se entiende que un RASG debería decidir sobre la utilización de los recursos disponibles de acuerdo a sus consideraciones, no por la obligatoriedad establecida en un término de referencia estándar.

2.11 Por lo tanto, no parece suficientemente sustentada la razón por la cual no se ha buscado presentar sugerencias y recomendaciones, dejando a cargo de cada RASG establecer la mejor manera de implementar sus procesos de trabajos de acuerdo a las características particulares de la región a que se vinculan.

### 3 CONCLUSIÓN

3.1 El trabajo de los PIRG y RASG en el mundo, y con una demostración empírica en la Región SAM, ha demostrado el gran impulso que le ha dado a la planificación regional, permitiendo efectivamente fusionar el enfoque descendente de la orientación mundial y la armonización regional con el enfoque ascendente constituido por la planificación nacional de los Estados.

3.2 El apoyo de las oficinas regionales de la OACI para estas iniciativas es esencial y crítico para la implementación efectiva de las responsabilidades de seguridad y navegación aérea de los Estados y se transforma en el principal eje de coordinación para lograr un trabajo colaborativo y proactivo de todos los actores. Así se busca alentar a los Estados, las organizaciones regionales y la industria en su conjunto a participar activa y comprometidamente en el trabajo de los PIRG, los RASG y sus respectivos organismos contribuyentes.

3.3 En consecuencia al análisis presentado, se propone establecer que los términos de referencia presentados sean tomados como ejemplos no vinculantes, tanto en el caso de los PIRG y RASG, de manera que los grupos regionales dispongan de un mandato claro y de flexibilidad razonable para implementar sus procesos de acuerdo a la realidad de sus regiones, con el objetivo de respaldar con eficiencia y eficacia la implementación de las disposiciones de los Planes Globales, GANP y el GASP.