



**Vigésima Tercera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA/ESC/23)**  
Miami, Estados Unidos, 19 al 20 de marzo de 2015

**Cuestión 10 del**  
**Orden del Día:           Otros asuntos**

**VISIÓN SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN — PANAMÉRICA (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio presenta un análisis de las actividades del RASG-PA en los últimos años como un proceso regional de gestión de la seguridad operacional, destacando sus fortalezas e identificado oportunidades de mejora así como eficiencias que pueden ser aprovechadas. La nota propone varias recomendaciones y dos propuestas importantes para la consideración del ESC como opciones para el RASG-PA al iniciar su 7mo. Año de operación. Debe notarse que las propuestas tienen como principal intención mantener y fortalecer los aspectos exitosos del RASG-PA. Esto incluye mantener procesos comunes para compartir información, producir inteligencia de seguridad operacional y diseñar estrategias para la mitigación de riesgos..

Una de las propuestas importantes está dirigida a la separación del RASG-PA en dos RASGs, uno para la región NACC y el otro para la región SAM. El RASG-NACC y el RA SG-SAM tendrían la responsabilidad de rendir cuentas ante los órganos de gobierno de la OACI y su relación con los Estados acreditados a cada Oficina Regional.

La otra propuesta importante se refiere a la realización de una revisión completa y evaluación del mecanismo del RASG-PA, a ser realizadas como una forma de mejoramiento continuo del mecanismo. Esta revisión se propone como inclusiva dentro de la propuesta de los RASG-NACC y RASG-SAM.

<b>Acción:</b>	Comentar sobre la propuesta y aprobar acciones tendientes a lograr una mayor eficiencia del mecanismo actual del RASG para las regiones NAM, CAR y SAM, respetando a su vez las zonas de acreditación de cada Oficina Regional.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>

## **1. Introducción**

1.1 La creación del RASG-PA fue ampliamente apoyada para fomentar y dar seguimiento a la implementación del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP) endosado por la Asamblea de la OACI en el año 2007 para dar soporte a la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional Mundial (GASR) desarrollada por el ISGG a solicitud de la OACI (2005).

1.2 En el año 2007 en Bogotá, Colombia, los Estados y la industria concluyeron en la necesidad de crear este foro para coordinar todos los esfuerzos que en materia de seguridad operacional realizaban todos los Estados, industria, organismos internacionales, etc. que en ese momento desplegaban una serie de iniciativas de acuerdo a su propia percepción y prioridades.

1.3 Posteriormente en el año 2008 en Puntarenas, Costa Rica, se decide crear el RASG-PA como una iniciativa regional para fomentar y dar seguimiento a la implementación del GASP y asegurar una adecuada coordinación de las iniciativas, evitando la duplicación de esfuerzos.

1.4 Como una forma de gobernar las actividades del RASG-PA se creó el Comité Ejecutivo que inicialmente estaba conformado por un Presidente, cuatro Vicepresidentes, el Director de NACC y de SAM de la OACI, un representante de la Sede de la OACI y un representante de cada una de las siguientes organizaciones internacionales: ISSG, ACI, IATA/ALTA, IFALPA e IFATCA.

1.5 Posteriormente los miembros del RASGPA ESC solicitaron que el RASG-PA fuera formalmente reconocido por la OACI. La solicitud del RASG-PA fue aceptada por los órganos de gobierno de la OACI y finalmente el Consejo decidió crear los RASGs a nivel mundial como un grupo similar a los ya existentes PIRGs que se encargan desde hace muchos años de la planificación e implementación de los Planes Regionales de Navegación Aérea que a su vez se alinean con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

1.6 Luego de más de 7 años de existencia, es necesario mirar en retrospectiva el camino recorrido, identificar los procesos que han sido exitosos, identificar oportunidades de mejora en las actividades que se desarrollan y realizar los cambios que sean necesarios para garantizar que el foro creado continúe atendiendo las necesidades de la región en apoyo a la mejora continua de la seguridad operacional.

## **2. Análisis**

### *Primeros pasos*

2.1 Las primeras iniciativas desplegadas por el RASGPA fueron bajo la premisa de utilizar metodología basada en proyectos y orientada a resultados.

2.2 Así se decidió generar algunos proyectos con la idea de generar un rápido impacto de la iniciativa creada. Algunos de los proyectos iniciales fueron:

2.3 Intercambio de información de datos del FOQA con la AAC. Que fue asumido por ACSA, la DGAC de Costa Rica y LACSA y concluyó con resultados muy interesantes que todavía son ejemplo de una implementación real del concepto de intercambio de información y trabajo colaborativo que está en el marco del GASP.

2.4 Informe Anual de Seguridad Operacional: Este informe es una muestra de implementación efectiva del concepto de intercambio de información y trabajo colaborativo, además es una herramienta para lograr consenso sobre los principales riesgos que deben ser mitigados. Anteriormente los esfuerzos eran desplegados sin ninguna coordinación entre los distintos actores de la aviación y se duplicaban esfuerzos. El informe ha madurado en el tiempo y otros RASGs han optado por desarrollar sus propios informes.

2.5 Proyecto sobre legislación para la protección de información: Este proyecto ayudó a entender la complejidad de este tema y las dificultades que se presentan para implementar mecanismos jurídicos para la protección de información.

### ***“Walking the talk of Safety Management”***

2.6 Desde el inicio de actividades se manejó la premisa que el RASG-PA debería ser un foro orientado por el procesamiento de datos de seguridad operacional. A pesar de que algunas iniciativas no fueron debidamente sustentadas por datos, en general siempre se mantiene la premisa de desplegar actividades donde se han identificado riesgos a la seguridad operacional. Lo que representa en realidad el principio fundamental de la Gestión de la Seguridad Operacional. En este momento uno de las principales fortalezas del RASG-PA es el haber logrado generar un foro colaborativo para compartir y transparentar información, procesar esta información para generar inteligencia de la seguridad operacional y desarrollar actividades de mitigación. Lo que constituye en realidad un proceso de gestión de la seguridad a nivel regional.

### ***Identificación y mitigación de riesgos***

2.7 La creación del PA-RAST como un foro técnico para lograr actuar sobre los riesgos que han sido identificados mediante el procesamiento de información compartida y la generación de inteligencia de seguridad operacional ha sido otro paso importante para el despliegue de acciones de mitigación de riesgos conocidas como DIPs y SEIs. Sin embargo existen oportunidades de mejora en la efectividad de las acciones de mitigación y en la evaluación del impacto real que generan.

### ***Conformación del Comité Ejecutivo del RASG-PA***

2.8 Inicialmente el Comité Ejecutivo del RASG-PA fue conformado por Autoridades de Aviación Civil de los Estados, la OACI, ISSG, ACI, IATA/ALTA, IFALPA e IFATCA; sin embargo, con el tiempo, se incorporaron al Comité Ejecutivo una gran cantidad de actores de la industria, cuyo aporte ha sido muy importante para impulsar las actividades del RASG-PA, sin embargo esta amplia representación de la industria, no fue acompañada por un crecimiento en la cantidad de miembros de los Estados en el Comité Ejecutivo, creando un desbalance en la representación de los Estados en este foro. Por tanto se hace necesario revisar la conformación del Comité Ejecutivo del RASG-PA desde una óptica diferente y considerando la realidad que la región NAM/CAR y la región SAM, están bajo la acreditación de las Oficinas NACC y SAM respectivamente.

### ***Reuniones plenarias anuales del RASG-PA***

2.9 El RASG-PA ha convocado reuniones plenarias anuales del RASG-PA que coinciden con la realización del Safety Summit de ALTA y en la misma semana se realizan reuniones del Comité Ejecutivo. El formato de las reuniones del Comité Ejecutivo se convirtió en una repetición de las NE que se presentarían en la plenaria. Las reuniones plenarias han tenido muy poca discusión y no se ha logrado identificar de forma clara el valor que agregan al proceso del RASG-PA.

2.10 Se debería evitar realizar plenarios de los RASGs back-to-back con las reuniones del Comité Ejecutivo.

2.11 Se podrían considerar realizar las plenarios con una frecuencia diferente y basada en las necesidades de tomar decisiones importantes por parte de los miembros del RASGs, la utilización de mecanismos de fast track puede ser una herramienta más eficiente para aprobaciones que no requieran un amplio debate para lograr consenso.

### ***La Cumbre de Seguridad Operacional de ALTA***

2.12 La Cumbre de Seguridad Operacional de ALTA se ha convertido en un importante logro del RASG-PA, que permite la generación de un foro anual para el networking y para proveer información sobre los riesgos identificados y las acciones de mitigación correspondientes y el intercambio de ideas y buenas prácticas. Este importante foro debería fortalecerse y ampliar su alcance a más actores de la industria y también aprovechar esta oportunidad como un foro interregional.

### ***Equipo de Análisis de Información (IAT)***

2.13 Esta iniciativa cumple un rol muy importante como proceso generador de inteligencia de la seguridad operacional, sin embargo los asistentes a este foro que se programa back-to-back con las reuniones del PA-RAST, son en realidad los mismos que el PA-RAST. Se podrían generar eficiencias mediante la incorporación del proceso del IAT como parte de los términos de referencia del PA-RAST.

### ***RSOO***

2.14 Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional son herramientas muy poderosas, cuando el RASG-PA identifique la necesidad de fortalecer o desplegar alguna acción tendiente a garantizar el cumplimiento normativo por parte de los proveedores de servicio o de los mismos Estados en sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional. En la región se tienen identificadas al menos tres organizaciones regionales que deberían tener una mayor participación y visibilidad como herramientas de mitigación de riesgos. A su vez la participación de las RSOO en los procesos del RASG debería tener un adecuado balance con la participación de los Estados

### ***ASTT (Aviation Safety Training Team)***

2.15 El Equipo de entrenamiento sobre seguridad operacional de la aviación fue una iniciativa que evolucionó desde una iniciativa inicial de mantener una base de datos para compilar y proveer un enlace en la web del RASGPA sobre las distintas actividades de capacitación en materia de seguridad operacional. La OACI tiene disponible una herramienta web conocida como Directorio de Capacitación, que puede ofrecer una solución aceptable, adicionalmente las herramientas de búsqueda disponibles por internet pueden también lograr el mismo objetivo. Por tanto podría considerarse una actividad redundante. Posteriormente el ASTT inició el despliegue de iniciativas de seminarios de un día de duración para compartir información con los asistentes en temas relacionados con las áreas de riesgo. Sin embargo el impacto de estas actividades en la mejora de la seguridad operacional no está muy claro. Las acciones de mitigación de riesgos en teoría caen dentro de tres categorías: a) Normas/Procedimientos, b) entrenamiento c) tecnología. El PA-RAST en sus DIPs o SEI deben caer en cualquiera de esas categorías, por tanto podría tener más sentido implementar actividades en el área de entrenamiento cuando sean identificadas como necesarias para mitigar riesgos por parte del PA-RAST y así eliminar el ASTT con el objetivo de lograr una mayor eficiencia en las actividades.

### ***RASG-SAM y RASG-NACC***

#### ***Propuesta para la separación del RASG-PA en dos RASGs, uno para la región NACC y otro para la región SAM***

2.16 Con el objetivo de mejorar la eficiencia y para aprovechar los procesos y mecanismos regionales que ya existen en cada Oficina Regional, además de asegurar un estricto respeto a las áreas de acreditación de las Oficinas Regionales SAM y NAAC, sería conveniente analizar las ventajas de dividir el RASG-PA en dos nuevos RASGs: RASG-NACC y RASG-SAM.

2.17 Esta división solo debe generar mayores eficiencias y una mayor participación y apropiación de los Estados en las actividades de sus RASGs. Asimismo facilita la coordinación y la rendición de cuentas al Consejo de la OACI. En este momento la inclusión de ambas regiones en un solo RASG puede esconder algunas realidades regionales que necesitan de una mayor transparencia.

2.18 El foro colaborativo industria-estados debe verse fortalecido con esta división y no al contrario.

El proceso del Informe Anual de Seguridad Operacional que requiere de una amplia base de información sobre seguridad operacional debe mantenerse sin cambio alguno, lo mismo que el proceso del RAST/IAT. Sin embargo la asignación de proyectos específicos para cada región serían delegados a cada RASG i.e. RASG-SAM o RASG-NACC para su implementación por parte de los Estados.

2.19 Durante los Cumbres de Seguridad Operacional ambos RASGs podrían aprovechar para compartir retos comunes de ambas regiones e intercambiar mejores prácticas.

2.20 La Secretaría de los eventos conjuntos que se convoquen sería llevada por la Oficina Regional acreditada al lugar donde se realice la reunión y con el apoyo de la otra Oficina Regional.

2.21 Las contribuciones que actualmente realiza la industria para apoyar las actividades del RASG-PA, serían divididas por partes iguales entre las dos Oficinas Regionales y su ejecución se hará luego de la aprobación de un presupuesto de actividades a ser presentada y aprobada por cada Comité Ejecutivo del RASG respectivo. Año con año se debe rendir cuentas sobre el uso de los recursos y las actividades que fueron ejecutadas, dando prioridad a la ejecución de proyectos de mitigación de riesgos desarrollados por el RAST.

### ***Evaluación completa del mecanismo del RASG-PA***

#### ***Propuesta para realizar una evaluación del RASG-PA como mecanismo de mejoramiento continuo del mecanismo***

2.22 Establecimiento de un grupo de trabajo de mecanismo expreso (fast track) para evaluar la propuesta y recomendaciones contenidas en esta nota de estudio, incluyendo la propuesta de los RASG-NACC y RASG-SAM.

2.23 El conducir la evaluación completa en esta etapa de madurez del RASG-PA está en línea con los principios de SMS de mejoramiento continuo.

2.24 Muchas de las recomendaciones de esta nota de estudio son indicadores de la necesidad existente para llevar a cabo esta revisión en forma oportuna y con la intención del mejoramiento del mecanismo.

2.25 La OACI reconoce los valores y éxitos del mecanismo RASG-PA. La OACI ha instituido ahora RASGs en todas sus regiones. Debemos tomar en cuenta, sin embargo que esto sólo trae a consideración el análisis de otros asuntos que pueden tener impacto sobre el RASG-PA, tales como:

2.25.1 La implementación del RASG en otras regiones que pudieran no estar familiarizadas con los beneficios y valores puede significar un reto a los limitados recursos financieros y de personal con que se cuenta.

2.25.2 Esta iniciativa pudiera verse como no prioritaria o aplicable en otras regiones al ser comparada con otros esfuerzos regionales ya establecidos en la respectiva región.

2.25.3 Debilitar el valor y efectividad de RASG en otras regiones tendría un impacto negativo sobre el RASG-PA y sobre el concepto global del RASG. Como bandera inicial que es, el RASG-PA debe continuar dando el ejemplo y la norma de efectividad y eficiencia.

2.26 Si esta propuesta es aceptada, deberá prepararse dentro de los próximos 45 días como requerimiento mínimo, términos de referencia con entregables definidas, calendario de entregas y asignación de participantes.

### **3. Acción Sugerida**

3.1 Considerando que:

- Todas las recomendaciones aquí contenidas están dirigidas a lograr una mayor eficiencia del mecanismo actual del RASG, y que
- Esta NE ha sido coordinada entre las regiones NACC y SAM, comprometidas como una sola, en apoyar la decisión del ESC,

3.2 Se invita al ESC a:

- a) Tomar nota de esta NE,
- b) Comentar sobre las propuestas, y
- c) Aprobar acciones en forma inmediata, tal como las referidas a las dos propuestas importantes aquí presentadas.