



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 8190

Ref.: SWG 21/1-09/94

16 de diciembre de 2009

Asunto: Propuesta para la creación de Grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación (RASG)

Tramitación: Transmitir su acuerdo para el 16 de marzo de 2010

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted para informarle que en respuesta a una decisión del Consejo de la OACI adoptada el 18 de marzo de 2008, relativa al acrecentamiento de la eficacia de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), la Comisión de Aeronavegación inició un estudio para definir un mecanismo regional que permita abordar las cuestiones de seguridad operacional.

La Comisión tomó nota de que algunas regiones (p. ej., las Américas) ya habían establecido sus propios mecanismos regionales para el seguimiento, control, coordinación e integración de las iniciativas subregionales y nacionales destinadas a mejorar la seguridad operacional de la aviación.

En la nota conceptual (véase el Adjunto A) se aborda la necesidad de crear, de manera uniforme, grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación (RASG) en todas las regiones. Las atribuciones y los programas de trabajo que se proponen para los RASG figuran en el Adjunto B. La Comisión pidió que, antes de formular una recomendación al Consejo de la OACI, se consultara a los Estados con respecto a los RASG propuestos. La propuesta no cambiaría, en lo fundamental, las iniciativas actualmente en curso en diversas regiones de la OACI.

Se agradecerá que transmita su acuerdo respecto de la propuesta, si corresponde, para el 16 de marzo de 2010.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Raymond Benjamin
Secretario General

Adjuntos:

- A — Nota conceptual sobre la creación de los RASG
- B — Atribuciones propuestas de los RASG

S09-4697

CONCEPTO DE GRUPOS REGIONALES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (RASG)

1. ANTECEDENTES

1.1 **Resolución de la Asamblea.** En la Resolución A36-7 se estableció que los planes mundiales (Plan mundial de navegación aérea y Plan global para la seguridad operacional de la aviación) deben servir de marco para la elaboración y la ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de los esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional.

1.2 **GANP.** La implantación de los sistemas de navegación aérea se ajusta a un mecanismo bien establecido que se basa en el proceso de planificación regional de navegación aérea que, con la introducción del Plan mundial de navegación aérea (GANP), evolucionó para llegar a ser un sistema más sólido. El GANP inició un enfoque descendente en virtud del cual las regiones, mediante los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), implantan un marco de actuación regional.

1.3 **GASP.** El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) aplica un enfoque ascendente que permite a grupos de Estados analizar las carencias y poner en la práctica planes de acción para satisfacer necesidades específicas haciendo que las estructuras políticas y económicas aprovechen mutuamente sus ventajas. Con este enfoque se facilita el uso compartido de los recursos y un intercambio dinámico de la información. No obstante, se produce un vacío ya que, a escala regional, no hay seguimiento ni coordinación de la ejecución de estos planes subregionales.

1.4 **Informes al Consejo.** Dado que el Consejo establece los PIRG, la estructura de presentación de informes requiere que la Comisión y el Consejo examinen los informes de las reuniones PIRG. Actualmente, no se cuenta con un sistema oficial de presentación de informes a la OACI con respecto a la ejecución del GASP y no hay un mecanismo para rendir informe acerca de problemas de seguridad operacional de vuelo a la Comisión y el Consejo. Además, el Consejo (véase C-DEC 183/9) pidió, el 18 de marzo de 2008, que la Comisión presente al Consejo, en su debido momento, un informe sobre el desarrollo de nuevas estructuras para coordinar las tareas de aplicación del plan de actividades relacionadas con la seguridad operacional, seguridad de la aviación y medio ambiente, así como los resultados de su examen ulterior del mandato y atribuciones de los PIRG.

1.5 **Seguimiento por la Comisión.** En respuesta a la decisión del Consejo (véase C-DEC 183/9), la Comisión siguió con la elaboración de nuevas estructuras para abordar las cuestiones de seguridad operacional mediante un grupo de trabajo *ad hoc* (ADHWG) y celebró dos reuniones para analizar el camino a seguir. La Secretaría, basándose en la información y los comentarios recibidos del ADHWG, elaboró el concepto de Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación que se presenta en este documento.

2. ESCENARIO ACTUAL PARA ABORDAR CUESTIONES REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 **PIRG.** Los seis PIRG de la OACI, creados por el Consejo, se encargan de elaborar los planes regionales con respecto a los sistemas de navegación aérea. La esfera de acción de los PIRG no incluye las cuestiones de seguridad de las operaciones de vuelo. Las oficinas regionales organizan las reuniones PIRG con el apoyo de la Sede (Dirección de navegación aérea). La Comisión examina regularmente los informes PIRG, en tanto que el Consejo lo hace según el caso.

2.2 **COSCAP/RSOO.** Los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) constituyen un acuerdo entre los Estados miembros, su ejecución está a cargo de la Dirección de cooperación técnica de la OACI mediante un fondo fiduciario, y están destinados al mejoramiento de la seguridad operacional y a la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo. Los COSCAP se limitan a unas pocas regiones y dentro de cada una de ellas, no todos los Estados están incluidos. En algunas subregiones, a partir de los proyectos COSCAP o en lugar de ellos, se han establecido organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

2.3 **Reuniones de DGAC.** En muchas de las regiones se celebran reuniones regionales o subregionales de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC) en las que se analiza una amplia gama de asuntos entre los que se incluyen la seguridad operacional, la eficiencia, los aspectos económicos, la seguridad de la aviación, el medio ambiente y las cuestiones de reglamentación relacionadas con las operaciones del transporte aéreo. Las oficinas regionales, sin un apoyo considerable de la Sede, se encargan de las reuniones y su seguimiento.

2.4 **Conclusión.** Teniendo en cuenta el examen de los mecanismos regionales vigentes, se propone que es necesario crear un nuevo órgano para el seguimiento. Este órgano se encargaría de seguir el avance, coordinar las actividades entre los Estados y formular recomendaciones a la OACI con el fin de facilitar la ejecución del GASP y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) conexas.

3. ESTRUCTURA REGIONAL PROPUESTA

3.1 **Análisis de la Secretaría.** En septiembre de 2008, se pidió a los directores regionales (RD) de la OACI que transmitieran sus opiniones, enumerando los puntos fuertes y débiles de las opciones propuestas con respecto a nuevos mecanismos regionales para abordar las cuestiones de seguridad de las operaciones de vuelo. El análisis de sus respuestas y la teleconferencia con ellos el 3 de septiembre de 2009, confirmaron que los RD favorecían la creación de grupos regionales separados, similares a los PIRG, para tratar las cuestiones de seguridad de las operaciones de vuelo, comprendida la ejecución GASP/GASR. Asimismo, los RD indicaron que no apoyaban la idea de celebrar reuniones PIRG-RASG consecutiva o simultáneamente.

3.2 **Estructura regional.** Los COSCAP y las RSOO se organizan subregionalmente. Cabe notar que con el tiempo algunos COSCAP pueden transformarse en RSOO, si corresponde. Teniendo en cuenta que los mecanismos COSCAP/RSOO se centran más en los aspectos de vigilancia de la seguridad operacional y que, hasta ahora, no abarcan todos los Estados de una región, se considera necesario establecer un nuevo mecanismo regional denominado Grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación (RASG) para tratar y armonizar todos los asuntos relacionados con la seguridad de las operaciones de vuelo en todas las regiones de la OACI. Atendiendo al hecho de que en algunas regiones se ha observado una evolución gradual hacia los RASG, esta propuesta, en efecto, facilitaría a la OACI la tarea de reconocer los grupos que los Estados contratantes ya han decidido formar. El reconocimiento final de los RASG por el Consejo llevaría a la creación de un canal oficial de presentación de informes que permitiría a la OACI vigilar la ejecución a escala mundial del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Se espera que los RASG trabajen basándose en la labor que han realizado estas organizaciones subregionales ya establecidas. Sin embargo, los RASG facilitarían el intercambio relativo a las mejores prácticas, la cooperación y la colaboración aplicando un enfoque descendente como complemento del enfoque ascendente de la planificación que tienen las subregiones, los Estados y la industria.

3.3 **Necesidad de asociaciones.** El GASP y la GASR se basan en el principio de asociaciones y, como tales, es esencial que todos los interesados participen en el desarrollo e implantación de las actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional en las áreas de interés. Conjuntamente con

la OACI, los participantes en el sector de la aviación civil son los Estados, las líneas aéreas y explotadores, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los fabricantes de aeronaves y equipo, las organizaciones de mantenimiento y reparaciones, las organizaciones regionales, las organizaciones internacionales y los representantes de la industria. El compromiso de todos los participantes es fundamental para que el mejoramiento de la seguridad operacional sea exitoso.

4. CREACIÓN DE LOS RASG

4.1 **Grupos regionales y atribuciones.** En concordancia con el mecanismo de los PIRG, se propone que se establezcan los RASG siguientes que abarcarían todas las regiones del mundo: Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación - Panamericano (RASG-PA) para las regiones Caribe, Sudamérica y Norteamérica; el Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación— Europa (RASG-EUR) para la Región Europa; el Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Asia/Pacífico (RASG-APAC) para las regiones Asia y Pacífico; el Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI) para la Región África; y el Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Oriente Medio (RASG-MID) para la Región Oriente Medio. De hecho, los Estados panamericanos ya han creado el RASG-PA y celebraron su segunda reunión en noviembre de 2009. Además, el Programa de ejecución integral AFI (ACIP) y su Comité directivo están siguiendo la marcha y coordinando la ejecución de GASP/GASR en la región. No obstante, una vez que el proyecto ACIP se complete, se necesitará una entidad que se encargue de las actividades de seguimiento, control y coordinación. En la determinación del modelo mundial, se han tomado en cuenta estas experiencias regionales. En el Adjunto B figuran las atribuciones con la lista de los miembros de los RASG.

4.2 **Recursos.** Con la creación de los RASG, se necesitará un especialista para cada una de las oficinas regionales. Actualmente, todas las oficinas regionales cuentan en su plantilla con un puesto de especialista en seguridad de vuelo. Para las reuniones de los RASG se contaría con el apoyo adicional del personal de la Sede.

4.3 **Coordinación entre los PIRG y los RASG.** Se planteó una inquietud con respecto a los paralelos que se estaban estableciendo entre el marco de los PIRG y aquél de los RASG. Se señaló que si bien los PIRG no se ocupaban de ciertos aspectos de la seguridad operacional, se habían organizado para abordar los planes de navegación aérea a escala regional y mundial con la OACI ejerciendo la función clave de liderazgo. En contraste, la seguridad operacional seguía estando bajo la soberanía de cada uno de los Estados. Sería conveniente que los Estados proporcionaran información sobre la forma de determinar las cuestiones de seguridad operacional que cubrirían los RASG y aquellas que seguirían correspondiendo a los PIRG. Además, se consideró la necesidad de establecer un mecanismo de coordinación entre los PIRG y los RASG. Este aspecto se ha reflejado debidamente en las atribuciones propuestas.

5. CONCLUSIÓN

5.1 **Enfoque sistémico.** Los RASG propuestos servirán de foro de cooperación regional para integrar las iniciativas mundiales, regionales, subregionales, nacionales y de la industria con respecto al mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Aun cuando inicialmente los RASG se ocuparían de los asuntos de seguridad operacional directamente relacionados con las operaciones de vuelo, la planificación debería iniciarse tan pronto lo permitan las circunstancias con el fin de adoptar un enfoque sistémico para que los RASG puedan abordar las cuestiones de seguridad operacional desde una perspectiva integrada que incluya las operaciones de vuelo y la seguridad operacional de la ATM. Se espera que, cuando la Comisión examine el mandato y las atribuciones de los PIRG, considere en el futuro la integración del trabajo sobre seguridad operacional realizado por estos grupos. Hasta entonces, la Secretaría asegurará que haya plena coordinación respecto de las cuestiones de seguridad operacional que planteen los PIRG y los RASG y que un pequeño grupo de miembros de los PIRG asista a las reuniones de los RASG y viceversa.

ATRIBUCIONES PROPUESTAS DE LOS GRUPOS REGIONALES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (RASG)

1. CREACIÓN

1.1 En concordancia con el mecanismo de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), el Consejo de la OACI puede crear Grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación (RASG) en las regiones que figuran a continuación. Las reuniones de los RASG se celebrarán según se requiera.

Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) para las regiones Caribe, Sudamérica y Norteamérica; (ya lo establecieron los Estados pertinentes);

Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Europa (RASG-EUR) para la Región Europa;

Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Asia/Pacífico (RASG-APAC) para las regiones Asia y Pacífico;

Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI) para la Región África; y

Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación — Oriente Medio (RASG-MID) para la Región Oriente Medio.

2. MIEMBROS

2.1 Los Estados contratantes que tienen derecho a participar como miembros en los RASG son:

- a) aquellos cuyos territorios o dependencias estén situados total o parcialmente dentro de la zona geográfica que haya de considerar la reunión;
- b) aquellos situados fuera de dicha zona:
 - 1) que hayan notificado a la OACI que las aeronaves inscritas en su registro o las aeronaves explotadas por un explotador que tiene su base principal de operaciones o su residencia permanente en esos Estados, operan o se espera que operen en dicha zona geográfica, o
 - 2) que proporcionen instalaciones y servicios que afecten a dicha zona geográfica.

2.2 Los Estados contratantes que no se ajusten a los criterios mencionados y los Estados no contratantes tienen derecho a participar en las reuniones de los RASG en calidad de observadores. A los explotadores de aeronaves, organizaciones internacionales, organizaciones encargadas de mantenimiento y reparaciones, organizaciones regionales, fabricantes de aeronaves, proveedores de servicios de aeropuertos y navegación aérea y otras organizaciones asociadas o representantes pertinentes, se les invitará a asistir a las reuniones de los RASG como observadores. Los miembros y los observadores actuarán como asociados de los RASG y su compromiso conjunto es fundamental para tener éxito en el

mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. El Director regional actuará como secretario de los RASG. Cuando participen dos directores regionales, se alternarán para actuar como secretarios de los RASG y los PIRG a fin de equilibrar las responsabilidades de secretaría entre estos dos tipos de grupos regionales.

3. RECURSOS

3.1 Un especialista de la Sede (ANB) participará y prestará apoyo a las reuniones de los RASG. El especialista ANB será la interfaz entre el RASG y la Comisión de Aeronavegación y someterá los informes de las reuniones de los RASG al examen de la Comisión/Consejo para su armonización.

4. PROGRAMA DE TRABAJO

4.1 Los RASG elaborarán e implantarán un programa de trabajo que preste apoyo al marco de actuación regional para la gestión de la seguridad operacional basándose en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

4.2 Haciendo uso del GASP y la GASR, los RASG aprovecharán el trabajo ya realizado por los Estados, las organizaciones subregionales existentes, como los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), y respaldarán la creación y el funcionamiento de un sistema de seguridad operacional basado en la actuación para las regiones mediante:

- a) el análisis de la información de seguridad operacional y los peligros para la aviación civil a escala regional y el examen de los planes de acción preparados en cada región para abordar los peligros detectados;
- b) la facilitación para compartir la información sobre seguridad operacional y la experiencia pertinente entre todos los participantes;
- c) la garantía de que todas las actividades de seguridad operacional a escala regional y subregional están adecuadamente coordinadas para así evitar la duplicación de esfuerzos;
- d) la reducción de la duplicación de esfuerzos mediante la promoción de la colaboración, la cooperación y los recursos compartidos;
- e) el seguimiento de las actividades GASP/GASR, según se requiera;
- f) la coordinación con los respectivos PIRG sobre cuestiones de seguridad operacional; y
- g) la transmisión de información a la OACI para el mejoramiento y la garantía permanentes de un marco de seguridad operacional mundial actualizado.