



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NAM/CAR/SSP/WG/4 — NE/02
09/05/24

Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/SSP/WG/4)
Ciudad de México, México, 20 de mayo de 2024

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Conclusiones/Acuerdos y Otros Asuntos
5.3 Otros Asuntos

MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LOS SERVICIO(S) DE TRÁNSITO AÉREO (ATS) EN LA REGIÓN CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio sugiere que el Grupo de Trabajo sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) para las Regiones NAM/CAR aliente a los Estados a incluir, en su marco de desempeño de seguridad operacional del SSP, indicadores de desempeño de seguridad operacional para reflejar el desempeño de seguridad operacional de los servicios de tránsito aéreo.	
Acción:	Las Acciones Sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo• Anexo 19 – Gestión de Seguridad Operacional• Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI• Plan global de seguridad operacional (GASP) de la OACI• Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM• Informe final de la Tercera Reunión Conjunta GREPECAS-RASG-PA y la Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación e Implementación CAR/SAM (GREPECAS/21), Santo Domingo, República Dominicana, 14 al 17 de noviembre de 2023.• Resumen de discusiones Segundo Taller CAR para la Implementación del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM Volumen III, (CAR/SAM/ANP-VOLIII/2), Ciudad de México, México, 13 al 15 de febrero de 2024

1. Introducción

1.1 La evolución del sistema mundial de navegación aérea, como se detalla en el Plan mundial de navegación aérea de la OACI (GANP), requiere el desarrollo de varias áreas de desempeño, incluidas la capacidad y la eficiencia, con la seguridad operacional como un ingrediente integral.

1.2 Está ampliamente aceptado que la transición de un ambiente orientado en la implementación hacia un entorno de navegación aérea basado en la performance puede proporcionar beneficios significativos para mejorar el sistema de aviación global.

1.3 Para aprovechar estos cambios, las Regiones CAR/SAM están obligadas a promover el desarrollo de un marco de planificación orientado a la performance para incluir las mejoras en bloque del sistema de aviación en el sistema de navegación aérea de las Regiones CAR/SAM.

2. Antecedentes

2.1 El GANP es el máximo documento estratégico de navegación aérea de la OACI y el plan para impulsar la evolución del sistema mundial de navegación aérea. Desarrollado en colaboración con las partes interesadas y para su beneficio, el GANP es un contribuyente clave en el logro de los Objetivos Estratégicos de la OACI y tiene un papel importante que desempeñar en el apoyo a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible.

2.2 El Plan Regional de Navegación Aérea (RANP) prevé la planificación e implementación de Sistemas de Navegación Aérea (ANS) dentro de un área específica, de acuerdo con el marco de planificación global y el regional acordados. Están desarrollados para satisfacer aquellas necesidades de áreas específicas no cubiertas en las disposiciones mundiales. El desarrollo y mantenimiento del RANP lo lleva a cabo el correspondiente Grupo Regional de Planificación e Implementación (PIRG) de la OACI con la asistencia de la Secretaría de la OACI.

2.3 El 18 de junio de 2014, el Consejo de la OACI decidió que los Planes de navegación aérea (ANP) regionales deberían publicarse en tres volúmenes. El Volumen III del RANP contiene una serie de tablas para recopilar información sobre el desempeño de la navegación aérea regional para apoyar el marco de planificación del desempeño del RANP.

2.4 La séptima edición del GANP mejoró la relación con el GASP de la OACI al introducir un marco de desempeño de seguridad operacional, que identifica una ambición común de desempeño de seguridad operacional de alto nivel, así como áreas de enfoque, objetivos de desempeño e Indicadores clave de desempeño (KPI), que cubren todos los aspectos del sistema de aviación, permitiendo al GANP considerar la seguridad operacional de manera integrada dentro de sus otros 10 Áreas clave de rendimiento (KPA). Al mismo tiempo, proporciona una terminología compartida relacionada con la seguridad para el GANP y el GASP, promoviendo la coherencia entre los dos planes globales.

3. Discusión

3.1 Durante la Reunión GREPECAS/21 (Tercera Reunión Conjunta GREPECAS-RASG-PA (RASG-PA/GREPECAS/3) celebrada en Santo Domingo, República Dominicana, del 15 al 17 de noviembre de 2023, se llevó a cabo una mesa de trabajo sobre los (KPI) del RASG-PA y GREPECAS, para discutir el intercambio de información requerido para monitorear la implementación del GASP y el GANP.

3.2 Entre los resultados de esta mesa de trabajo, es necesario destacar algunas conclusiones y acciones requeridas para los efectos de esta Nota de Estudio:

- Clarificación de necesidades: Los indicadores de seguridad operacional contenidos en el GASP no son necesariamente suficientes ni reflejan completamente las necesidades de información sobre seguridad operacional del GREPECAS. Ocurre lo mismo con los indicadores de navegación área en el GASP.
 - o *Acción requerida: Cada grupo debería identificar los indicadores que requiere de la otra área.*
- Especialización y responsabilidades: Existe un consenso en que los indicadores de seguridad operacional deben ser medidos por el RASG-PA, y los indicadores de navegación aérea deben ser medidos por el GREPECAS.
 - o *Acción requerida: Con base en la lista de indicadores elaborada por grupo, el otro grupo recopilará y compartirá la información necesaria para la alimentación de cada uno de los indicadores de acuerdo con su área de especialidad.*
- Armonización de indicadores y métricas: Es crucial armonizar las métricas utilizadas en los indicadores de ambos planes para evitar la duplicación de esfuerzos, mejorar la eficiencia en la recopilación de datos, y facilitar el trabajo de intercambio de información entre ambos grupos.
 - o *Acción requerida: Los indicadores deberían ajustarse a la taxonomía común reconocida en cada área de especialidad.*
- Limitaciones relacionadas con la recopilación de datos: La información necesaria para la alimentación de ciertos indicadores, depende del suministro de datos por parte de los Estados. Algunos Estados carecen de la capacidad y procesos adecuados para la recopilación y gestión de datos.
 - o *Acción requerida: Durante la elaboración de la lista de indicadores, deberían considerarse inicialmente aquellos indicadores para los cuales los datos están disponibles.*
 - o *Acción requerida: Es fundamental impulsar el proceso de implementación de los SSP para permitir el fortalecimiento de las capacidades de los Estados para la gestión de los datos de seguridad operacional y navegación aérea.*

3.3 La Oficina Regional NACC de la OACI organizó el Segundo Taller CAR para la Implementación del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM Volumen III (CAR/SAM/ANP-VOLIII/2), el cual se llevó a cabo en la Ciudad de México, México, del 13 al 15 de febrero 2024. Uno de los objetivos del taller fue continuar con el proceso de gestión de los indicadores de desempeño aprobados en la Tabla PMP III-3 – Lista de KPI por Objetivo de Desempeño y Área de Desempeño de las Regiones CAR/SAM.

3.4 Siguiendo los resultados de la Sesión de Trabajo para los KPI del RASG-PA y GREPECAS, los/as participantes en el taller revisaron los indicadores relacionados con la seguridad operacional del **GANP** e hicieron las siguientes recomendaciones:

- GREPECAS debería solicitar al RASG-PA que recopile los siguientes datos en materia de seguridad operacional para ser incluidos en el Volumen III del ANP CAR/SAM:

Ambición de Eficiencia Clave (KPA)	Considerar la colección de datos sobre	Objetivo de Desempeño	Número de Indicador Clave de Desempeño del GANP
Seguridad Operacional	Incidentes	Mantener o mejorar la seguridad	KPI20
Seguridad Operacional	Incidentes	Mantener o mejorar la seguridad	KPI21

Seguridad Operacional	Incidentes	Mantener o mejorar la seguridad	KPI22
Seguridad Operacional	Incidentes	Mantener o mejorar la seguridad	KPI23

- Para el KPI23 Número de alertas Proximidad de aeronaves (AIRPROX)/ Sistema anticolidión por transpondedor (TCAS)/pérdida de separación/cuasi colisiones en el aire/Colisiones en el aire (MAC), los/as participantes consideraron necesario para fines de los ANS recopilar datos relacionados con la Variante 3 (pérdida de separación), considerando que esta variante estaba más orientada a medir el desempeño de la seguridad operacional en la Gestión del tránsito aéreo (ATM).

4. Conclusiones

4.1 La Oficina Regional NACC de la OACI está solicitando el apoyo del RASG-PA para asegurar la medición del desempeño de seguridad operacional en los ANS en las Regiones CAR/SAM y completar la data requerida para la implementación del Volumen III del RANP. El apoyo del RASG-PA al GREPECAS en la medición del desempeño en seguridad operacional tendrá un impacto positivo en la prestación de ANS en las Regiones CAR/SAM.

4.2 La forma más viable de garantizar que los datos relacionados con la seguridad operacional de los ANS se recopilen a nivel estatal es promoviendo la integración de los KPI de la ambición de desempeño de seguridad operacional del GANP en el marco de desempeño de seguridad operacional de los SSP, para ser trasladados a los requisitos del nivel aceptable de desempeño de la seguridad operacional de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) los proveedores de ATS.

4.3 La implementación de los SMS para proveedores ATS es una Norma desde noviembre de 2001. La información requerida de los SMS de los proveedores ATS para apoyar el Volumen III del RANP ya está disponible para los Estados.

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) alentar a los Estados a incluir, en el marco de desempeño de seguridad operacional de su SSP, el KPI 23 del GANP (Número de alertas airprox/TCAS/pérdida de separación/casi colisiones en el aire/colisiones en el aire (MAC)), Variante 3: pérdida de separación; y
- b) sugerir cualquier otra acción que se considere necesaria.