



Quinta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/5)
Ciudad de México, México, 16 al 18 de julio de 2019

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Propuesta de Mejoras a GREPECAS

PROPUESTA DE MEJORAS A GREPECAS

(Presentada por la Presidencia del GREPECAS)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta la propuesta de mejoras que se ha compartido con todos los miembros de GREPECAS, buscando el promover con los miembros un intercambio de ideas y buscar mejoras en beneficio de los Estados y las regiones CAR y SAM.

| | |
|------------------------------------|---|
| Acción: | Se describe en la Sección 3 |
| Objetivos Estratégicos: | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none">• Carta a los Estados sobre Mejoras a GREPECAS fechada 10 de abril de 2019• Reporte Final de GREPECAS/18 |

1. Introducción

1.1 Durante la última reunión del GREPECAS celebrada en abril de 2018, el Sr. Santiago Rosa, República Dominicana, fue electo como Presidente de GREPECAS, apoyado por los Estados miembros participantes a dicho evento. Dentro de su role, el Presidente de GREPECAS ha identificado varias oportunidades de mejoras de desempeño, coordinación e intercambio con el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Pan América (RASG-PA). En este sentido, las oportunidades de mejoras coordinadas con la Secretaría de la OACI (Oficinas Regionales NACC y SAM) fueron enviadas a los Miembros de GREPECAS para comentarios para el 10 de mayo del 2019 (se adjunta carta⁹

2. Discusión

2.1 Desde el envío de la carta antes mencionada, varios estados han manifestado su acuerdo y apoyo a las mejoras. El Presidente complementara esta información con dos presentaciones, una sobre planeación estratégica del GREPECAS y la otra sobre comparación de Proyectos.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Proveer sus comentarios e ideas a la propuesta y mejoras adicionales para el GREPECAS; y
- b) Considere cualquier acción que estime conveniente.



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

Al responder haga referencia a:

Ref.: NT-N1-15 — **E.OSG - NACC76541**

10 de abril de 2019

Para: Estados y Organizaciones Internacionales

Asunto: **Oportunidades de mejoras para el GREPECAS**

Tramitación

Requerida: Enviar sus comentarios a más tardar el **10 de mayo 2019**

Señor:

Durante la última reunión del GREPECAS celebrada en abril de 2018, el Sr. Santiago Rosa, República Dominicana, fue electo como Presidente de GREPECAS, apoyado por los Estados miembros participantes a dicho evento. Dentro de sus funciones como Presidente, el Sr. Rosa ha identificado varias oportunidades de mejoras de desempeño, coordinación e intercambio con el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA). En este sentido, deseo comunicarle las oportunidades de mejoras coordinadas con la Secretaría de la OACI (Oficinas Regionales NACC y SAM) adjuntas a esta carta.

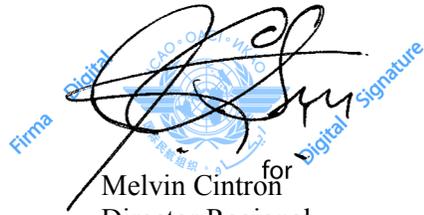
Con esta acción se reconoce que los Estados miembros tienen una importante participación para proporcionar una retroalimentación a la OACI y a la Presidencia del GREPECAS, que han hecho progresos significativos en proveer las disposiciones relativas a las mejoras de los mecanismos propios de este Grupo. Por lo tanto, se solicita a los Estados aportar su opinión calificada para obtener más información sobre estas mejoras y los requisitos y procesos relacionados con los cambios en cuestión para maximizar los beneficios de este grupo regional hacia los Estados. La Secretaría continuará observando los procesos de mejoras continuas asociados con la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPS). En este sentido favor de enviar sus comentarios a más tardar el 10 de mayo de 2019 a la Presidencia de la GREPECAS (srosa@idac.gov.do), copiando a la Secretaría de la OACI (Oficina Regional NACC: icaonacc@icao.int).

Por otra parte, la OACI seguirá apoyando a los Estados en el proceso de implementación; con este propósito, me permito invitarle a seguir participando estrechamente con la OACI.

.../2

— 2 —

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



for
Melvin Cintron
Director Regional
Oficina Regional para Norteamérica,
Centroamérica y Caribe (NACC)

Adjunto: *Lo indicado*

N:\N - ICAO Regions\N 1- 15.1 - GREPECAS PPRC\Correspondence\NACC76541RD-Estados-GREPECASImprovementOpportunities.docx / CRP

Lista de distribución:

Para: Guillermo Hoppe Pacheco, Costa Rica
 Armando Luis Daniel López, Cuba
 René Roberto López Morales, El Salvador
 Jorge Alberto Puquirre Torres, El Salvador
 Francis Arturo Argueta Aguirre, Guatemala
 Wilfredo Lobo Reyes, Honduras
 Rodrigo Vásquez Colmenares, México
 Carlos Danilo Salazar Sánchez, Nicaragua
 Alejandro Herrera Rodríguez, República Dominicana
 Javier Martínez Botacio, ACI/LAC
 Luis Felipe de Oliveira, ALTA
 Javier A. Vanegas, CANSO
 Jaime Binder, CLAC
 Juan Carlos Trabanino Aguirre, COCESNA
 Carlos Cirilo, IATA
 Osvaldo Lopez Neto, IFALPA CAR/SAM
 Alfonso Sierra Candela, IFALPA CAR/WEST
 Chris Witt, IFALPA CAR/EAST
 John Carr, IFATCA Americas

ghoppe@dgac.go.cr; avargas@dgac.go.cr; gcortes@dgac.go.cr;
 ejimenezd@dgac.go.cr; fzeledon@dgac.go.cr;
 karel.picallo@iacc.avianet.cu; dta@iacc.avianet.cu; vp@iacc.avianet.cu;
 jsalguero@aac.gob.sv;
 JPuquirre@aac.gob.sv; navegacion-aerea@aac.gob.sv;
 francis.argueta@dgac.gob.gt; stefanie.ispache@dgac.gob.gt;
 luis.donis@dgac.gob.gt;
 wlobo@ahac.gob.hn; pvelasquez@ahac.gob.hn;
 rodrigo.vasquez@sct.gob.mx; dcastell@sct.gob.mx;
 eoaci@inac.gob.ni; dg@inac.gob.ni;
 srosa@idac.gov.do; bleon@idac.gov.do; ana.mejia@idac.gov.do;
 jmartinez@aci-lac.aero; aci-lac@aci-lac.aero; info@aci-lac.aero;
 loliveira@alta.aero; ssaltos@alta.aero;
 javier.vanegas@canso.org; lamcar@canso.org;
 clacsec@icao.int;
 presidencia@cocesna.org;
 ciriloc@iata.org;
 osvaldo.neto@aeronautas.org.br;
 dt@aspa.org.mx; alfonso.sierra@aspa.org.mx; sierra_ja@yahoo.com;
 chriswitt18@gmail.com;
 evpama@ifatca.org; office@ifatca.org;

cc: NACC Webmaster
 webmasternacc@icao.int;

PROYECTO DE MEJORA GREPECAS

Diseño de la Metodología para el Seguimiento y la Medición Sistematizada del Desempeño de las Implementaciones y el Impacto en los Estados de la Región NACC-SAM

Autores:

| NOMBRES | # TELEFONICOS | CORREO ELECTRONICO |
|------------------------|---------------|-------------------------|
| Santiago Rosa Martínez | 829-340-4703 | srosa@idac.gov.do |
| Betty Castaing | 809-796-3902 | bcastaing@idac.gov.do |
| Francisco Bolívar León | 829-421-9683 | bleon@idac.gov.do |
| Aris De León | 809-796-5968 | Aris.deleon@idac.gov.do |

Fecha de Entrega: **Julio del 2018**

Resumen Ejecutivo

El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR-SAM (GREPECAS) fue establecido por el Consejo de la OACI en 1990, de conformidad con la Recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de 1989.

En los últimos años, se ha sentido un letargo en el cumplimiento de las metas regionales debido a la falta de una metodología de seguimiento a las acciones planteadas en los diferentes programas y proyectos del GREPECAS, emanadas de los diferentes Objetivos Regionales de Rendimiento (RPOs) del Plan Regional de Implementación de la Navegación Basada en el Rendimiento (RPBANIP), que a su vez es el resultado del alineamiento con el Plan Global de Navegación Aérea (GANP); Esto ha provocado una baja en el nivel de implementación de los Estados, pues cada vez es más difícil seguir el ritmo de las acciones, además de que no se han establecido entregables y responsabilidades claras.

En la recién finalizada reunión del GREPECAS celebrada en mayo de este año, en Punta Cana, República Dominicana, fue escogida una nueva Presidencia del Grupo, con el consecuente cambio de Secretaría; lo que ha conllevado el normal análisis de situación, que permita incorporar los cambios necesarios, motivando la reactivación de las actividades y el logro de los objetivos fijados.

Por estas razones, resulta lógico entender el compromiso asumido por la Presidencia del GREPECAS con la eficiencia, la profesionalidad y el cumplimiento de las normas.

En ese sentido, una de las principales herramientas de cumplimiento que tiene en cuenta el GREPECAS consiste en la implementación de una metodología que le permita una gestión eficaz de sus deberes, con la finalidad de dar seguimiento a las obligaciones suscritas con los Estados.

En ese sentido, hemos encontrado en el análisis de los resultados existentes una desproporción, por cuanto los beneficios finales de las obligaciones contraídas no se han medido, pues indica que, en primer lugar, el 90% de las mismas son relativas a implantación. Es decir, se refieren a si se hace la implantación o no, midiendo la eficacia en lugar de medir la efectividad o los beneficios ulteriores de los mismos. El resto de las implementaciones mide cumplimiento de normativas, donde su sola realización alcanza el objetivo, por tanto, no hay seguimiento ni impacto que medir.

Esto nos deja claro la necesidad de establecer la diferencia entre indicadores de eficacia o implantación y los indicadores de resultados o efectividad en el entendido de que debe demostrarse el beneficio que implica la inversión de recursos requerida a un Estado o al menos un mayor equilibrio en la matriz de obligaciones contraídas.

Esto así porque, en algunos casos, estas obligaciones adquiridas pueden implicar grandes inversiones que pudieran convertirse en una carga pesada para el Estado; por lo que resulta conveniente no sólo pensar en implementar, sino crear acciones estratégicas en proporción ganar-ganar, que permitan el cumplimiento normativo necesario, el avance tecnológico o de infraestructura requerido y el desarrollo o mejora de la seguridad operacional que lo soporta, pues estos elementos han sido seleccionados como los pilares de desarrollo de la Región.

Es con esta intención que en este proyecto se concibe una metodología que permite implementar la planificación estratégica, para determinar el seguimiento necesario y medir el impacto de estos en los Estados.

INTRODUCCION

El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR-SAM (GREPECAS) fue establecido por el Consejo de la OACI en 1990, de conformidad con la Recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de 1989.

En los últimos años, se ha sentido un letargo en el cumplimiento de las metas regionales debido a la falta de una metodología de seguimiento a las acciones planteadas en los diferentes programas y proyectos del GREPECAS, emanadas de los diferentes Objetivos Regionales de Rendimiento (RPOs) del Plan Regional de Implementación de la Navegación Basada en el Rendimiento (RPBANIP), que a su vez es el resultado del alineamiento con el Plan Global de Navegación Aérea (GANP); Esto ha provocado una baja en el nivel de implementación de los Estados, pues cada vez es más difícil seguir el ritmo de las acciones, además de que no se han establecido entregables y responsabilidades claras.

En la recién finalizada reunión del GREPECAS celebrada en mayo de este año, en Punta Cana, República Dominicana, fue escogida una nueva Presidencia del Grupo, con el consecuente cambio de Secretaría; lo que ha conllevado el normal análisis de situación, que permita incorporar los cambios necesarios, motivando la reactivación de las actividades y el logro de los objetivos fijados.

Por estas razones, resulta lógico entender el compromiso asumido por la Presidencia del GREPECAS con la eficiencia, la profesionalidad y el cumplimiento de las normas.

En ese sentido, una de las principales herramientas para el cumplimiento de las funciones que realiza el GREPECAS, tomando en cuenta que sus resultados no dependen directamente de sus acciones, sino más bien de los Estados, consiste en crear procesos y procedimientos que le permitan una gestión eficaz de sus deberes, por lo que se propone crear una metodología, con la finalidad de dar seguimiento a las obligaciones suscritas a través de los Estados.

En ese sentido, hemos encontrado en el análisis de los resultados existentes una desproporción, por cuanto los beneficios finales de las obligaciones contraídas no se han medido, pues indica que, en primer lugar, el 90% de las mismas son relativas a implantación. Es decir, se refieren a si se hace la implantación o no, midiendo la eficacia en lugar de medir la efectividad o los beneficios ulteriores de los mismos. El resto de las implementaciones mide cumplimiento de normativas, donde su sola realización alcanza el objetivo, por tanto, no hay seguimiento ni impacto que medir.

Esto nos deja claro la necesidad de establecer la diferencia entre indicadores de eficacia o implantación y los indicadores de resultados o efectividad en el entendido de que debe demostrarse el beneficio que implica la inversión de recursos requerida a un Estado o al menos un mayor equilibrio en la matriz de obligaciones contraídas.

Esto así porque, en algunos casos, estas obligaciones adquiridas pueden implicar grandes inversiones que pudieran convertirse en una carga pesada para el Estado; por lo que resulta conveniente no sólo pensar en implementar, sino crear acciones estratégicas en proporción ganar-ganar, que permitan el cumplimiento normativo necesario, el avance tecnológico o de infraestructura requerido y el desarrollo o mejora de la seguridad operacional que lo soporta, pues estos elementos han sido seleccionados como los pilares de desarrollo de la Región.

Un breve recorrido a través de los programas y proyectos será el punto de partida para la distinción entre las obligaciones de implementación y la medición del impacto de las mismas en el logro de los objetivos regionales, quedando al final un proceso, que se convierte en una metodología clara y sencilla para la gestión efectiva del desempeño de las implantaciones y la medición del impacto en la seguridad operacional de los Estados miembros del GREPECAS.

I- EL PROBLEMA.

I.1 Planteamiento del Problema.

En los últimos años el GREPECAS ha definido una cantidad considerable de Programas/Proyectos, a los cuales no se ha dado un adecuado seguimiento a los resultados, ni se ha medido la utilidad de estos, tampoco el impacto que tienen en los objetivos estratégicos de la Organización.

Hemos visto además, que una gran parte de los Programas / Proyectos son de cumplimiento, es decir, para cumplir con algún requisito normativo y dejar evidenciado el proceso en lugar de establecer la efectividad que suma valor a los planes estratégicos trazados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tal y como lo establecen los principios que dan objeto al Grupo.

Se observan con frecuencia las actividades de implementación de alguna iniciativa, sin ser tomados en cuenta los objetivos organizacionales, que muchas veces están incluidos en el proyecto sin aportar otro servicio que, al cual ellos están comprometidos.

Aun cuando el Grupo ha asignado orgánicamente el seguimiento o la coordinación de los Programas a los Oficiales Regionales de cada área y siguen las actividades descritas en los RPO's, se carece de un protocolo efectivo para identificar necesidades emergentes y clasificar de manera adecuada esta herramienta, además de no contar con una metodología eficaz de medición, así como de la información y el seguimiento que permita cuantificar los resultados alcanzados.

Esta situación plantea algunas dudas cuyas respuestas intentaremos encontrar en el desarrollo de este proyecto. Estas son: Se han cumplido los objetivos de los Programas y Proyectos realizados? Cómo se determina la necesidad de uno u otro? Que seguimiento se le da a los mismos? En qué momento se deben actualizar o cerrar?

Tan importante es que sean identificadas las áreas que se requieren desarrollar esencialmente con esos Programas y Proyectos; como establecer métodos efectivos que muestren claramente los beneficios a los que contribuyen para alcanzar las metas forjadas.

Este proyecto se desarrolla en tres fases:

- En la primera se aclaran los conceptos que sustentan el tema central, dejando establecido la situación actual y los efectos en los resultados.
- La segunda fase la compone un análisis al estatus de la situación actual del Grupo en el manejo del tema, así como un breve diagnóstico.
- En la tercera fase se elabora un plan de acción para definir la metodología, y se dan las pautas para la medición sistematizada, donde quedan definidos los indicadores que permiten medir la eficiencia del producto final.

I.2 Objetivos.

I.2.1 Objetivo General.

Dotar al Grupo de una herramienta sistematizada que permita identificar claramente los Programas y Proyectos necesarios y que permita medir el impacto de los mismos en los objetivos regionales.

I.2.2 Objetivos Específicos.

- a) Analizar los Programas y Proyectos existentes
- b) Identificar los que responden a objetivos regionales
- c) Diseñar una metodología que permita medir el impacto de los Programas, verificando el cumplimiento de los objetivos del Programa y los beneficios obtenidos.

I.3 La Justificación.

El hombre desde su creación ha tenido que buscar la forma de ser cada día más competitivo, siendo la necesidad de reinventarse tan vieja como sus orígenes, lo que le permite sobrevivir en los ambientes más hostiles. Así continua por todos los siglos buscando, unas veces resistir antes los más fuertes, otras para ser los más fuertes.

Esa necesidad persiste, cuando a través de los años debe recurrir a esa estrategia para hacer más eficiente su modo de vida, aun con la evolución que se observa y más aun con el desarrollo de la era digital.

A partir de la realización del GREPECAS 18, en mayo del 2018, en la cual surge una nueva Presidencia y cambio de Secretaría, se asume la integración al proceso de modernización del Grupo, de donde surge la necesidad que da el impulso requerido para reposicionarse en un lugar privilegiado en el desarrollo de la aviación civil en la Región, como siempre se ha caracterizado, por ser un apoyo a los Estados, en un sistema de dirección eficiente y confiable; por lo que al revisar su agenda de cumplimiento a las normas que le rigen, implementa una auto evaluación en búsqueda de desarrollar un plan de acción para integrar todas las oportunidades que le permitan asimilar un esquema de mejora continua permanente, acorde con la dinámica de la aviación civil internacional.

Siguiendo además lo dispuesto por el Primer Foro Mundial de PIRG's y RASG's, celebrado en Montreal en diciembre 2017, que concluyó, entre otros puntos y en consonancia con el Consejo, que "Los términos de referencia para los PIRG y RASG deben ser revisados y actualizados para estar al día con los desarrollos, incluidas las Resoluciones de la Asamblea, la iniciativa NCLB de la OACI y las nuevas versiones del GANP y GASP" y que "los PIRG y los RASG tienen la flexibilidad para aplicar la estructura de la organización y modalidades de reunión más efectivas y eficientes y que mejor se adapten a las características de los programas de trabajo de implementación de cada región, manteniendo la alineación con los Planes Globales y el mandato del Consejo "

Para el cumplimiento de sus objetivos recurre a las orientaciones y normativas establecidas, por lo cual en los últimos años ha realizado una considerable cantidad de Programas y Proyectos de implementación regionales en búsqueda de hacer más eficiente su labor.

Una vez identificadas las implementaciones realizadas durante el periodo de estudio y su contribución a las metas establecidas, se podrían determinar las necesarias y encauzarlas adecuadamente hacia la consecución de los objetivos regionales.

Esto facilitará la elaboración de un protocolo que permita identificar puntos fundamentales de desarrollo en la integración de los Estados.

Podrán establecerse mecanismos de identificación de responsabilidades por áreas involucradas siguiendo un adecuado sistema de comunicación e información acorde con el establecido en la Región.

Al crear situaciones ganar-ganar se pueden potenciar áreas que quizás no están identificadas para su desarrollo y conseguir desde fomentar la toma de decisiones en colaboración con los grupos de interés, hasta obtener apoyo sin que sean una carga económica para cada Estado.

Al mismo tiempo, con un adecuado proceso de seguimiento y medición, se podrá evaluar la utilidad, el impacto y la eficiencia de las mismas, permitiéndole al GREPECAS obtener mejores resultados de los programas y proyectos que realice, dirigidos al cumplimiento de los objetivos regionales.

I.4 Riesgos.

No se observan riesgos potenciales en la elaboración de este proyecto. El único riesgo identificado dentro de la organización, para la implantación de este proyecto, es la resistencia al cambio, elemento común en las nuevas prácticas y fácilmente solucionable con ejercicios habituales de gestión del cambio, capacitación y trabajo en equipo.

Sin embargo, existe la posibilidad de encontrar barreras en la implantación del mismo en las Oficinas Regionales, una vez que se haya identificado un aumento en el uso de sus recursos, para su implantación, cambios significativos en sus procesos o falta de personal experto dentro de la misma.

I.5 Delimitación.

Implementar la metodología de seguimiento al desempeño de los programas y proyectos identificados en la Región; y evaluar su impacto en los resultados obtenidos por el Grupo Regional de Planificación y Ejecución (GREPECAS), durante los próximos tres (4) años.

II- EL MARCO DE REFERENCIA.

II.1 Fundamentos Teóricos.

En la reunión del GREPECAS16, fue escogido el modelo de ejecución por proyectos para la realización de las implementaciones determinadas en la región; definiendo en la estructura del Grupo la creación de programas en las diferentes áreas de navegación aérea, coordinados por cada Oficial Regional experto en la materia, el cual a su vez gestionaría los diferentes proyectos necesarios para lograr el objetivo general.

Hemos considerado **los programas** como la integración de un conjunto de proyectos que permite lograr un objetivo común. El programa puede abarcar diferentes aspectos que por separado parecieran no tener relación alguna, mientras al ser utilizados para lograr un bien común sean considerados como elementos estratégicos o áreas de importancia para la consecución de los objetivos por dos o más partes.

El programa siempre implica la consecución común de estas partes ya que no significa la imposición de una a la otra; sino, por el contrario, tiene que ver con la conformidad, la armonía, el encuentro de aquello que las reúne a ambas.

En cambio, **el proyecto** se refiere a un conjunto de actividades que requiere del esfuerzo de profesionales de la materia para ser establecido.

El proyecto, aunque implica un logro por si mismo, puede estar hecho con el fin de avanzar objetivos comunes en el contexto de un programa y asegurar intereses en común.

Algunas acepciones encontradas, que ayudan a establecer nuestra base teórica son:

- **Programa**
m. Previa declaración de lo que se piensa hacer. m. Proyecto ordenado de actividades.
m. Serie ordenada de operaciones necesarias para llevar a cabo un proyecto.
Real Academia Española © Todos los derechos reservados
- **Proyecto**
m. Designio o pensamiento de ejecutar algo.
m. Primer esquema o plan de cualquier trabajo que se hace a veces como prueba antes de darle la forma definitiva.
Real Academia Española © Todos los derechos reservados
- **Alianza.** (De aliar).
1. f. Acción de aliarse dos o más naciones, gobiernos o personas. 2. f. Pacto o convención.
3. f. Conexión o parentesco contraído por casamiento.
4. f. Anillo matrimonial o de esponsales. 5. f. Unión de cosas que concurren a un mismo fin. *Real Academia Española © Todos los derechos reservados*
- **Estrategia.** (Del lat. *strategia*, y este del gr. *στρατηγία*).
1. f. Arte de dirigir las operaciones militares. 2. f. Arte, traza para dirigir un asunto. 3. f. Mat. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento. *Real Academia Española © Todos los derechos reservados*
- **Estratégico, ca.** (Del lat. *strategicus*, y este del gr. *στρατηγικός*).
1. adj. Perteneciente o relativo a la estrategia. 2. adj. Que posee el arte de la estrategia. U. t. c. s. 3. adj. Dicho de un lugar, de una posición, de una actitud, etc.: De importancia decisiva para el desarrollo de algo. *Real Academia Española © Todos los derechos reservados*
- **Grupos de Interés**
Los Grupos de Interés se definen como todos aquellos grupos que se ven afectados directa o indirectamente por el desarrollo de la actividad empresarial, y por lo tanto, también tienen la capacidad de afectar directa o indirectamente el desarrollo de éstas (*Freeman, 1983*). Como por ejemplo: IATA, CANSO, FAA, IFALPA.

III- METODOLOGIA.

III. 1 Metodología Aplicada.

- El método utilizado es el de análisis no experimental, donde los datos ya se han presentado antes de que el investigador realice la investigación.

La intención es realizar el análisis objetivo de los datos y definir el procedimiento a seguir para lograr los objetivos.

Las preguntas escogidas para identificar el proceso adecuado, para el seguimiento de los programas y proyectos, fueron las siguientes:

- 1) Cuáles deberían ser los criterios a tomar en cuenta para determinar los programas y proyectos necesarios en la región?
- 2)Cuál sería el protocolo ideal que permita la coordinación e intercambio de informaciones entre las partes?
- 3) Cómo identificaría los entregables y responsabilidades de cada proyecto?
- 4) Qué deberíamos medir para obtener el impacto de los programas y proyectos?

IV-. Plan de Acción Propuesto.

IV-.1 Consideraciones de Partida.

El GREPECAS es el organismo de orientación y coordinación para todas las actividades llevadas a cabo por la OACI en relación con el sistema de navegación aérea para las Regiones CAR y SAM, pero no asume las facultades otorgadas a otros organismos de la OACI, excepto cuando tales organismos le deleguen específicamente sus facultades. Las actividades del GREPECAS deberán estar sujetas a revisión por parte del Consejo de la OACI.

El GREPECAS está compuesto por todos los Estados que brindan servicios de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. No obstante, un grupo de Estados puede optar por tener una representación común.

Tras una revisión de los Términos de referencia, funciones y responsabilidades de un PIRG y bajo el mandato definido por el Consejo de la OACI, la Presidencia del GREPECAS ha identificado las siguientes observaciones de mejora a consideración del Grupo:

IV-.2 Descripción del Plan Propuesto.

En general, hemos identificado como la principal mejora:

- ❖ La creación de un proceso proactivo para identificar los programas y proyectos regionales, que es lo que nos llevaría a identificar la medición, seguimiento y control para lograr metas y objetivos estratégicos y su impacto en los Estados de la Región.

Si consideramos que ya existe un proceso que sólo sería objeto de modificación, este cambio nos permitirá obtener los siguientes resultados:

- Identificar necesidades internas de nuevos programas y proyectos.
- Diferenciar en el trato o seguimiento entre los programas y proyectos.
- Implementar indicadores de gestión que midan el impacto operacional de cada uno.
- Implementar indicadores de gestión que midan el impacto o aporte a los objetivos estratégicos regionales.
- Implementar acciones de control de acuerdo al resultado de las mediciones.

Tomando en consideración las mejoras identificadas, los pasos para la concretización del mismo serán:

-Identificar las necesidades del Grupo. A través de cualquier método deseado:

- Análisis FODA
- Análisis PEST
- Análisis PESTE

-Definir los objetivos. Considerando que pueden obedecer a cubrir diferentes necesidades, previamente identificadas en el paso anterior, tales como:

- Consecución de objetivos estratégicos
- Mejora en los servicios e infraestructura
- Disminución de costos
- Aumento de la Seguridad Operacional de la Región.

-Identificar necesidad de Programa o Proyecto. De acuerdo al resultado esperado del mismo o el área a beneficiarse de su consecución:

- Cumplimiento de normativa
- Mejoras tecnológicas
- Mejoras administrativas

-Identificar y seleccionar posibles socios:

- Basados en la información
- Basados en las necesidades de la región.

-Implementar

-Dar seguimiento y Medir los resultados

V-. RESULTADOS ESPERADOS.

Dentro de los resultados esperados de este proyecto, una vez concluido, implantado y puesto en ejecución, están:

- a) Fortalecer la Región a través de los programas y proyectos.
- b) Diferenciar entre los programas y proyectos estratégicas, para dar el tratamiento y seguimiento adecuado a los mismos y aprovechar mejor los beneficios resultantes.
- c) Aportar una metodología de evaluación de los resultados de los programas y proyectos acordados, a fin de palpar los logros obtenidos.
- d) Aportar una metodología de evaluación del impacto en la región, de los programas y proyectos acordados.
- e) Aportar objetividad y rigurosidad al diagnóstico de dichas evaluaciones.

VI-. PLAN DE IMPLANTACIÓN.

Aprovechando la estructura de programas/proyectos y los recursos existentes, resultará en un sencillo proceso la implantación de este proyecto.

Basados en la plataforma documental, de registros e informática que existe en la OACI, el plan de implantación consiste en los siguientes pasos:

- 1) Capacitación del personal que estará ejecutando el nuevo proceso en sus diferentes niveles, en cada una de las Oficinas Regionales.
- 2) Aplicación de la Metodología a los programas y proyectos existentes.
- 3) Medición del impacto de la modificación en los programas y proyectos.

VI-.1 Recursos Humanos.

Para la implantación de este proyecto, puede requerir recursos humanos externos, aunque cuenta con la estructura orgánica y el personal suficiente, a través del CRPP y la Secretaría.

VI-.2 Recursos Materiales.

Para la implantación de este proyecto sería necesario hacer uso de un esquema de procesos que permita seguir, de manera homogénea y armonizada, los pasos necesarios para idear, concretizar y dar seguimiento a los programas y proyectos.

Es necesario un sistema de gestión por procesos y una plataforma informática que le permita gestionar los procesos derivados de la implantación, no son necesarios recursos materiales adicionales a estos.

VI-.3 Recursos Financieros.

Para la implantación de este proyecto, se requieren costos relativos a la capacitación del personal responsable de su ejecución.

Tomando en consideración que existe una infraestructura informática disponible y existen mecanismos para la capacitación del personal de forma virtual, puede incluirse en el presupuesto para esos fines, sin que signifique un gasto mayor para el GREPECAS.

Sin embargo, será necesario identificar las necesidades de reuniones presenciales y traslado de personal técnico a los diferentes países de la región, cuando sea necesario.

- **FORMULACIÓN PRESUPUESTARIA**

VI-4 Cronograma.

Al plasmar las actividades identificadas en un cronograma de trabajo, se puede visualizar la duración de las tareas, a partir del inicio de las mismas, una vez identificado el personal designado para la implantación de la metodología de trabajo. Como lo muestra el gráfico siguiente:

| ACTIVIDAD | 1er Mes | 2do Mes | 3er Mes |
|---|---------|---------|---------|
| Capacitación personal | | | |
| Aplicación de la Metodología a los programas y proyectos existentes | | | |
| Evaluación Impacto Modificación | | | |

VII-. CONCLUSIONES FINALES.

El avance de la nueva gestión administrativa en las empresas modernas, nos lleva a la constante búsqueda de herramientas acordes a los nuevos tiempos.

La frase “Una golondrina no hace verano”, parece ser el preámbulo proverbial de que para subsistir en este mundo convulso, sería necesario unir esfuerzos donde cada uno lleve su especialidad como aporte al sistema, para ganar ventaja competitiva y oportunidades.

Esta realidad se hace palpable al revisar esta propuesta, dado que, a pesar de las características especiales del grupo escogido, como lo es el Grupo de Planificación y Ejecución CAR SAM (GREPECAS), la integración de aliados para lograr objetivos comunes, es esencial.

El objetivo planteado al inicio, de dotar al Grupo de una herramienta sistematizada que permita el seguimiento oportuno de los programas y proyectos; y que permita medir el impacto de las implementaciones estratégicas en los objetivos regionales, se ve materializado con la presentación de este humilde plan de mejora, el cual esperamos sea acogido para su futura implantación.

Bibliografía.

- ❖ Real Academia Española
- ❖ Hernández, Fernández y Baptista (1998), Metodología de la Investigación.

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR-SAM (GREPECAS)

PLAN DE TRABAJO 2018-2022

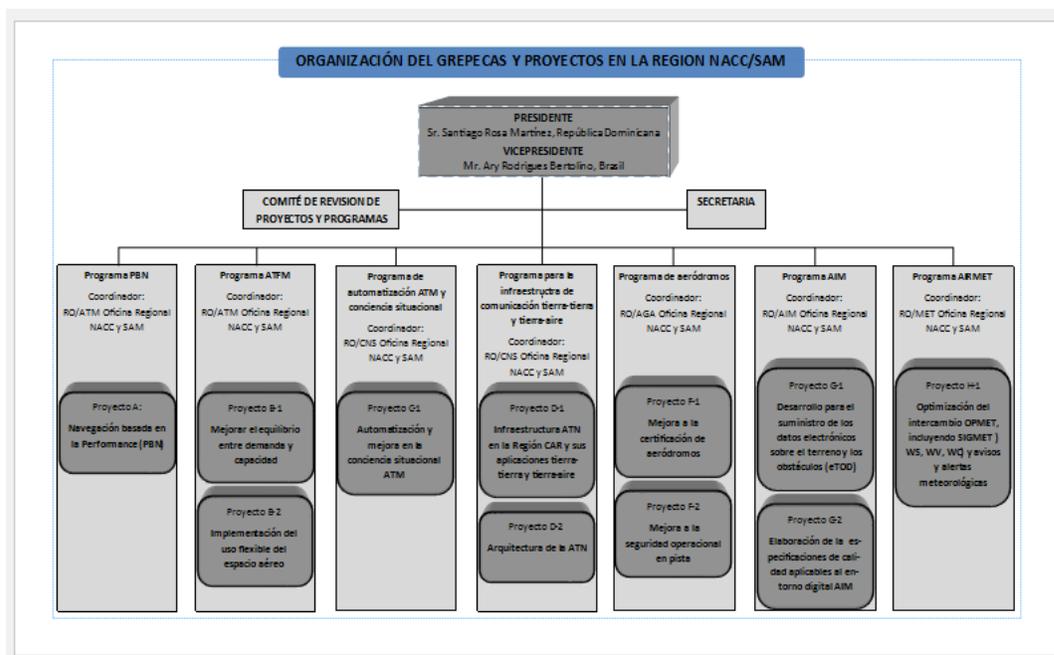
ANTECEDENTES

- El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) fue establecido por el Consejo de la OACI en 1990.
- Es una organización alineada con los objetivos, metodología y restricciones presupuestarias actuales de la OACI y orientada a resultados medibles, bajo una metodología de trabajo basada en proyectos; transformando los Subgrupos AERMET, AGA/AOP, AIM y CNS/ATM y sus respectivos Grupos de Tarea, en programas y proyectos.

COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS (CRPP)

- Es una instancia de rendición de cuentas y revisión del avance de los proyectos.
- Está compuesto por el Presidente, Vicepresidente, Secretario y Co-Secretario del GREPECAS y 16 Estados Miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Estados Unidos, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Venezuela.

Organización del GREPECAS y Proyectos en la Región CAR y SAM



*Nombres a ser actualizados por la Secretaría:

| PROGRAMA | COORDINADOR NACC | COORDINADOR NACC | PROYECTO | RELATOR NACC | RELATOR SAM |
|---|--|------------------|---|--------------|-------------|
| Programa PBN | Eddian Méndez RO/ATM Oficina Regional NACC | | A. Navegación basada en la Performance (PBN) | | |
| Programa ATFM | Eddian Méndez RO/ATM Oficina Regional NACC | | B-1. Mejorar el equilibrio entre demanda y capacidad | | |
| | | | B-2. Implementación del uso flexible del espacio aéreo | | |
| Programa de automatización ATM y conciencia situacional | Julio Siú, RO/CNS Oficina Regional NACC | | C-1. Automatización y mejora en la conciencia situacional ATM | | |
| Programa para la infraestructura de comunicación tierra-tierra y tierra-aire | Julio Siú, RO/CNS Oficina Regional NACC | | D-1. Infraestructura ATN en la Región CAR y sus aplicaciones tierra-tierra y tierra-aire | | |
| | | | D-2. Arquitectura de la ATN | | |
| Programa de aeródromos | Jaime Calderon RO/AGA Oficina Regional NACC | | F-1. Mejora a la certificación de aeródromos | | |
| | | | F-2. Mejora a la seguridad operacional en pista | | |

| PROGRAMA | COORDINADOR NACC | COORDINADOR NACC | PROYECTO | RELATOR NACC | RELATOR SAM |
|-----------------|--|------------------|---|--------------|-------------|
| PROGRAMA | COORDINADOR NACC | COORDINADOR SAM | PROYECTO | RELATOR NACC | RELATOR SAM |
| Programa AIM | Raúl Martínez RO/AIM Oficina Regional NACC | | G-1. Desarrollo para el suministro de los datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos (eTOD) | | |
| | | | G-2. Elaboración de las especificaciones de calidad aplicables al entorno digital AIM | | |
| Programa AIRMET | Guillermo Vega RO/MET Oficina Regional NACC | | H-1. Optimización del intercambio OPMET, incluyendo SIGMET (WS, WV, WC) y avisos y alertas meteorológicas | | |

PLAN ESTRATÉGICO 2018-2022**MISIÓN:**

- Apoyar a los Estados en el cumplimiento del Plan Regional de Navegación Aérea, de acuerdo con las Normas y Prácticas Recomendadas y requisitos globales de la OACI, a fin de dar cumplimiento a los términos de referencia de GREPECAS, priorizando la seguridad operacional para mitigar las deficiencias.

VISIÓN:

- Mantener el liderazgo y trabajo mancomunado entre las Oficinas Regionales, de forma que se vea reflejado en el buen desempeño de los Grupos de Trabajo, para beneficio de los Estados y los principales actores del sistema de Aviación Civil.

VALORES:

- Eficiencia
- Profesionalismo
- Cumplimiento de las Normas
- Compromiso

OBJETIVO GENERAL:

Diseñar una Metodología para el Seguimiento y la Medición Sistemática del Desempeño de las Implementaciones y el Impacto en los Estados de la Región NACC-SAM

EJES ESTRATÉGICOS:

- 1) Mejorar la gestión a través de procesos de medición y control, para el logro de los resultados.
- 2) Vincular los programas y proyectos de GREPECAS a los objetivos e iniciativas estratégicas de la OACI.
- 3) Mejorar el impacto de las implementaciones de navegación aérea en la seguridad operacional de los Estados.

| | Objetivo General | Objetivo específico |
|---|--|--|
| 1 | 1) Mejorar la gestión a través de procesos de medición y control, para el logro de los resultados. | Presentar Plan de trabajo GREPECAS alineado al período correspondiente, pero, además, al próximo trienio 2019-2021 de la OACI y sus Objetivos Estratégicos y Metas Globales. |

- **LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 1:**

Aplicar Metodología de Planificación Estratégica y Gestión de Proyectos.

FODA ESTRATEGICO:

| | | |
|-------------|---|---|
| FORTALEZAS | Plan estructurado de acuerdo con los objetivos mundiales | <ul style="list-style-type: none"> • 85% de los Estados ha realizado cálculos de capacidad para planificar la implementación de la ATFM • 72,9% de la implementación de SID / STAR / PBN * • 111 aeropuertos internacionales de 254 (Tabla AOP) en la Región CAR / SAM certificados * • 18 Los estados implementaron con éxito AMHS y 6 en proceso para la implementación * • 16 interconexiones AMHS • 4 FIR en fase operativa de ADSC y CPDLC y 3 FIR en fase preoperativa • 12 Estados CAR / SAM implementan QMS / AIM, certificados la mayoría de ellos * • 12 Estados CAR / SAM que implementan y certifican QMS / MET Proyectos regionales de certificación de aeródromos, organización SAR, eTOD, QMS (AIM y MET) y desempeño de ANS están en curso bajo el Plan CAR / SAM * <p>(*) valores a ser validados y confirmados.</p> |
| DEBILIDADES | Proyectos sin mejoras significativas en la implementación de parte de algunos Estados | <ul style="list-style-type: none"> • Falta de implementación efectiva de algunos Estados. • Deficiencias relacionadas con la navegación aérea de larga data (AGA / ATM / SAR / CNS / MET / AIM). • Alta tasa de fallas o errores en los planes de vuelo encontrados en algunos estados. • Dificultades para integrar sistemas de comunicación para administrar AIDC y otras instalaciones de vigilancia entre FIRs adyacentes. |

| | | |
|---------------|--|--|
| OPORTUNIDADES | Dar seguimiento efectivo y aumentar la implementación de los Proyectos en la Región. | <ul style="list-style-type: none"> • Oportunidades de mejoras en la implementación efectiva del ANP regional CAR / SAM mediante el desarrollo y la implementación de planes nacionales de navegación aérea centrados en los módulos ASBU priorizados por la OACI (es decir, PBN, CDO, CCO FICE, D-ATM (AIM) y AMET). • Mejorar el nivel de implementación para AIDC, ADS-B y CPDLC. • Mejorar la comprensión de los conceptos ATFM y SWIM e identificar los beneficios PBN. • Implementar la estrategia acordada para resolver las deficiencias relacionadas con: cartografía aeronáutica, eTOD, QMS, interoperabilidad de datos, etc. • Acelerar la certificación de aeródromos. |
|---------------|--|--|

VINCULACIÓN ESTRATEGICA

- LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 1:

Aplicar Metodología de Planificación Estratégica y Gestión de Proyectos.

| | Objetivo específico | Meta |
|---|--|--|
| 1 | Presentar Plan de trabajo GREPECAS alineado al período correspondiente, pero, además, al próximo trienio 2019-2021 de la OACI y sus Objetivos Estratégicos y Metas Globales. | <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar en un 20% anual el porcentaje de implementación efectiva de los proyectos planteados en los Grupos de Trabajo, al 2020. |

ACTIVIDADES

Acciones a realizar para la consecución de los objetivos específicos:

- A) Evaluar la correspondencia de los programas y proyectos existentes con las decisiones y conclusiones vigentes de las plenarios de GREPECAS y RASG-PA.
- B) Analizar el estatus y verificar la desviación en la implementación.
- C) Identificar los ajustes necesarios para lograr los objetivos planteados.

| DECISIONES Y CONCLUSIONES VIGENTES GREPECAS/RASG-PA | |
|--|--|
| 1 | Decisión 18/11 DEFICIENCIA DE ESTRATEGIA DE CARTOGRAFÍA |
| 2 | Conclusión 18/16 IMPLEMENTACIÓN A CORTO PLAZO POR LOS ESTADOS DE LA FUNCIONALIDAD DE AIDC |
| 3 | Conclusión 18/17 MEDIDAS PARA REDUCIR LOS ERRORES DEL PLAN DE VUELO |
| 4 | Conclusión 18/19 PLAN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO |
| 5 | Otras decisiones (en caso de ser pertinente) |
| 6 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 30/4 ENFOQUE DE GESTIÓN DE PROYECTOS PARA RASG-PA: RASG-PA y GREPECAS, analizará las opciones disponibles para implementar las Técnicas de Gestión de Proyectos en el programa de trabajo RASG-PA y GREPECAS. |

| | Objetivo General | | Objetivo específico |
|---|---|---|--|
| 2 | Vincular los programas y proyectos de GREPECAS a los objetivos e iniciativas estratégicas de la OACI. | 1 | Identificar los aportes de los proyectos del GREPECAS a las necesidades de los Estados Miembros NACC SAM, es decir, las deficiencias de implementación de la Región, como parte de la iniciativa NCLB. |

- **LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 2:** Apoyar iniciativas NCLB y NGAP

FODA ESTRATEGICO

| | |
|---------------|--|
| FORTALEZAS | <ul style="list-style-type: none"> • Mayor integración de las Oficinas Regionales NACC y SAM con el aumento de Planes y actividades conjuntas. |
| AMENAZAS | <ul style="list-style-type: none"> • Falta de recursos y disponibilidad de expertos para apoyar actividades de proyectos. |
| DEBILIDADES | <ul style="list-style-type: none"> • Falta de cooperación regional o interestatal efectiva: Integración vs. Soberanía. |
| OPORTUNIDADES | <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar la participación activa de los Estados en las reuniones regionales de la OACI (incluido GREPECAS y RASG-PA y los programas / proyectos relacionados • Mejorar la coordinación entre los Estados • Necesidad de aumentar los recursos para ayudar y apoyar a los Estados |

VINCULACIÓN ESTRATEGICA

- **LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 2:**
Apoyar iniciativas NCLB y NGAP

| | Objetivo específico | Meta |
|---|--|---|
| 1 | Identificar los aportes de los proyectos del GREPECAS a las necesidades de los Estados Miembros NACC SAM, es decir, las deficiencias de implementación de la Región, como parte de la iniciativa NCLB. | Vincular las necesidades de los Estados Miembros NACC-SAM, con los proyectos de implementación de la Región, aportando un 20% a la iniciativa al 2022, a través de la capacitación de Recursos Humanos. |

- **ACTIVIDADES:**

Acciones a realizar para la consecución de los objetivos específicos:

- Identificar los Estados con mayores deficiencias en la Región
- Identificar los Estados con menos avances en la implementación de los proyectos.
- Establecer la relación entre ambos desempeños
- Identificar y gestionar las oportunidades a través del NCLB para apoyar a los Estados en las implementaciones necesarias.
- Identificar y gestionar oportunidades a través del NGAP para apoyar a los Estados en las implementaciones necesarias.

| DECISIONES Y CONCLUSIONES VIGENTES GREPECAS/RASG-PA | |
|--|--|
| 1 | <p>DECISIÓN RASG-PA ESC / 28/2 EXAMEN DE LOS OBJETIVOS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL CORRESPONDIENTES:</p> <p>Para la actualización de los correspondientes objetivos regionales de seguridad operacional teniendo en cuenta el nuevo GASP 2020/2022, el PA-RAST revisará y analizará la información proporcionada con respecto a las Metas de Seguridad; e informe cualquier hallazgo y recomendación con respecto a los objetivos de seguridad regionales actualizados y los nuevos objetivos de seguridad global de GASP a la Reunión RASG-PA ESC / 29.</p> |
| 2 | <p>DECISIÓN RASG-PA ESC / 30/2 IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD PARA EL APOYO DE ANS EN MEDIDAS DE RESOLUCIÓN / MITIGACIÓN:</p> <p>Para buscar soluciones y mitigar las acciones relacionadas con la participación de ANS para mejorar los asuntos de seguridad, el PA-RAST identificará áreas de mejoras de seguridad; y notificará esas áreas a las Oficinas Regionales de la OACI para el apoyo de implementación ANS cuando sea necesario.</p> <p>La Secretaría informó sobre la propuesta de llevar a cabo un Taller de Capacitación sobre Prevención y Recuperación de Trastornos (UPRT) en Sao Paulo, Brasil, del 5 al 6 de junio de 2018, para calificar inspectores de operaciones de aeronaves de los Estados de la Región CAR / SAM, para que puedan comenzar la implementación de UPRT en sus respectivos Estados.</p> |

| | Objetivo General | | Objetivo específico |
|---|--|---|--|
| 3 | Mejorar el impacto de las implementaciones de navegación aérea en la seguridad operacional de los Estados. | 1 | Fomentar el involucramiento de las Autoridades de Aviación Civil de todos los Estados Miembros con la Sede OACI y la ANC. |
| | | 2 | Coordinación Estrecha entre GREPECAS - RASG-PA: Vincular los Planes Globales de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional reflejados en los proyectos de implementación de ambos grupos. |

LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 3:

Fortalecer las alianzas y fomentar el cumplimiento normativo

FODA ESTRATEGICO

| | |
|---------------|--|
| FORTALEZAS | <ul style="list-style-type: none"> Mayor integración de las Oficinas Regionales NACC y SAM con el aumento de Planes y actividades conjuntas. |
| AMENAZAS | <ul style="list-style-type: none"> Aplicación de las políticas de la OACI sobre tarifas para aeropuertos y servicios de navegación aérea contenidas en el Doc. 9082. Falta de recursos y disponibilidad de expertos para apoyar actividades de proyectos. |
| DEBILIDADES | <ul style="list-style-type: none"> Necesidad de aumentar los recursos para ayudar y apoyar a los Estados. |
| OPORTUNIDADES | <ul style="list-style-type: none"> Aumentar las respuestas de los Estados a la Cartas de Estado. Aumentar la participación activa de los Estados en las reuniones regionales de la OACI (incluido GREPECAS y RASG-PA y los programas / proyectos relacionados). Mejorar la coordinación entre los Estados. Mejorar la coordinación entre las partes interesadas y la OACI. |

VINCULACIÓN ESTRATEGICA

- LÍNEA DE ACCIÓN OPERATIVA 3:**

Fortalecer las alianzas y fomentar el cumplimiento normativo

| | Objetivo específico | Meta |
|---|---|---|
| 1 | Fomentar el involucramiento de las Autoridades de Aviación Civil de todos los Estados Miembros con la Sede OACI y la ANC. | <ul style="list-style-type: none"> Establecer metodología de trabajo efectiva al 90%, que garantice la continuidad de los trabajos y el cumplimiento de las metas del período y futuras. |
| 2 | Coordinación Estrecha entre GREPECAS - RASG-PA: Vincular los Planes Globales de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional reflejados en los proyectos de implementación de ambos grupos. | <ul style="list-style-type: none"> Establecer un programa de intercambio de buenas prácticas entre los Estados, basado en los objetivos del GANP y GASP, a través de los proyectos de implementación del GREPECAS y del RASG-PA. |

- ACTIVIDADES:**

Acciones a realizar para la consecución de los objetivos específicos:

- Revisar las decisiones y conclusiones del RASG-PA a fin de identificar las vinculaciones con las de GREPECAS.
- Coordinar el intercambio de información entre ambos grupos.
- Identificar puntos comunes para trabajo conjunto
- Medir el impacto de las implementaciones del GREPECAS en la seguridad operacional de los Estados, a través del RASG-PA.

| DECISIONES Y CONCLUSIONES VIGENTES GREPECAS/RASG-PA | |
|--|--|
| 1 | Decisión 18/09 GRUPO AD HOC PARA ANALIZAR EL GREPECAS - MEJORAS EN LA COORDINACIÓN DEL RASG-PA |
| 2 | Conclusión 18/13 IMPLEMENTACIÓN DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL. |
| 3 | Conclusión 18/14 MEJORA DE LA ESTRUCTURA DEL GRUPO ATLÁNTICO SUR (SAT). |
| 4 | Conclusión 18/21 APOYO A LAS ACTIVIDADES DE GTE Y CARSAMMA PARA MEJORAR EL ANÁLISIS DE INFORMACIÓN SOBRE DESVÍOS EN EL ESPACIO AÉREO RVSM. |
| 5 | DECISIÓN RASG-PA ESC / 28/4 REVISIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIÓN RASG-PA: Se preparó el primer borrador del plan de comunicación RASG PA, y un grupo AD HOC analizó el documento. El plan completo se aprobará en ESC 31 durante 2018. |
| 6 | CONCLUSIÓN RASG-PA-ESC / 29/1 MEJORA DEL ANÁLISIS DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL POR GREPECAS Y RASG-PA: La Secretaría coordinará con el Grupo MAC PA-RAST y GREPECAS GTE Para asegurar una revisión del trabajo de análisis de datos que está realizando cada uno de ellos, identificando sinergias y fortaleciendo su programa de trabajo y resultados. |
| 7 | CONCLUSIÓN RASG-PA / ESC / 29/3 MEJORA DE LA RECOLECCIÓN DE DATOS: Iniciativa centrada en las regiones de América Central y Asia-Pacífico para identificar y abordar cuestiones relacionadas con la recopilación, el análisis, la protección y el uso de la información de seguridad operacional. |
| 8 | DATOS DE VUELO (FDAP) EN LAS REGIONES NACC Y SAM: Los Estados toman nota de los resultados del CBA desarrollado por el grupo RASG-PA FDAP AD HOC para la implementación de FDAP en aviones de más de 5 700 kg; Los Estados y las RSOO alientan a los operadores a revisar el documento CBA para que decidan su propia implementación; Los Estados y las RSOO analizan los beneficios de la seguridad operacional de la aviación si se incorpora una enmienda a los reglamentos de aviación para solicitar el FDAP en los aviones que superen los 5,700 pesos de despegue masivo (MTOW); y RASG-PA solicite al ANC de la OACI que tome nota de los resultados del documento CBA y considere una enmienda al Anexo 6 Parte I, FDAP Recomendación 3.3.1 y Norma 3.3.2 de la Sección 3.3. |
| 9 | CONCLUSIÓN RASG-PA-ESC / 29/2 PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO (FDMP) / IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE ANÁLISIS DE DATOS DE VUELO EN LAS REGIONES NACC Y SAM |
| 10 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 29/4 ENTREGABLES PA-RAST Poner a disposición RASG-PA PA-RAST disponible y visible preparar paquetes de información sobre los logros de los DIP PA-RAST para la concienciación de los Estados, así como para las Reuniones de DCA y las Reuniones de Directores de Seguridad; la Secretaría publica todos los entregables de PA-RAST y la información de DIP en el sitio web de RASG-PA. |
| 11 | CONCLUSIÓN RASG-PA / ESC / 29/05 RETROALIMENTACIÓN SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AVIACIÓN (GASP) Y RASG-PA: Para seguir un enfoque orientado al cliente y basado en el desempeño, la Secretaría realizará una encuesta sobre el nivel de satisfacción y los resultados de desempeño; y en consulta con los miembros del ESC, desarrollar un plan de acción basado en los resultados de la encuesta; |

| | |
|----|--|
| | y presentar los resultados de la encuesta y el plan de acción a los miembros del RASG-PA antes del 30 de junio de 2018 e informar al ANC de la OACI. |
| 12 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 30/3 COMPARTICIÓN DE ANÁLISIS DE DATOS DE SEGURIDAD RESULTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS DE SEGURIDAD: El PA-RAST mostrará los resultados del FDX en las diferentes reuniones regionales del Grupo de Implementación de ANS en las Regiones NACC y SAM. |
| 13 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 30/5 ANÁLISIS DE REFERENCIA PARA RASG-PA PARA MEJORAR SU RENDIMIENTO Y COORDINACIÓN CON GREPECAS: Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI utilizan los resultados de la encuesta y otros medios para realizar un análisis de línea de base para RASG-PA; y evaluar / proponer un proceso para mejorar esta coordinación entre RASG-PA y GREPECAS. |
| 14 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 30/6 MEJORA Y AMPLIACIÓN DEL PROCESO DE COMPARTICIÓN DE DATOS DE RASGPA: Mejorar y expandir el proceso de intercambio de datos de RASG-PA; PA-RAST desarrolle un plan para compartir y almacenar datos de seguridad operacional apropiados con la Oficina Regional de la OACI a fin de desarrollar acciones de mejora / implementación de seguridad operacional basadas en el riesgo en la región; ACI-LAC y CANSO buscan compartir sus datos de seguridad para mejorar el análisis y la precisión de los datos. |
| 15 | CONCLUSIÓN RASG-PA ESC / 30/8 ALOJAMIENTO PA-RAST DE LA PLENARIA RASG-PA 2019: El Décimo Plenario de RASG-PA está programado para 2019. |

- **PRIORIDADES:**

Establecer las prioridades de las metas delineadas, basadas en el esquema mostrado a continuación:

| PRIORIDADES | |
|-------------|--|
| Prioridad U | Requisito requerido urgentemente para la seguridad de la Navegación Aérea. |
| Prioridad A | Requisito necesario para la seguridad de la Navegación Aérea. |
| Prioridad B | Requisito necesario para la regularidad y eficiencia de la Navegación Aérea. |

| Metas | Prioridad | Observaciones |
|--|-----------|---------------|
| Meta 1) Aumentar en un 20% anual el porcentaje de implementación efectiva de los proyectos planteados en los Grupos de Trabajo, al 2020. | | |
| Meta 2) Vincular las necesidades de los Estados Miembros NACC-SAM, con los proyectos de implementación de la Región, aportando un 15% a la iniciativa al 2021, a través de la capacitación de Recursos Humanos. | | |
| Meta 3) Establecer metodología de trabajo efectiva al 90%, que garantice la continuidad de los trabajos y el cumplimiento de las metas del período y futuras. | | |
| Meta 4) Establecer un programa de intercambio de buenas prácticas entre los Estados, basado en los objetivos del GANP y GASP, a través de los proyectos de implementación del GREPECAS y del RASG-PA. | | |

- **ANÁLISIS DE RIESGO:**

Se ha llevado a cabo un análisis de los riesgos inherentes al proyecto de mejora, considerando los criterios expuestos más adelante:

| Criterios de clasificación de la probabilidad | | |
|--|---|--|
| Clasificación | Criterio | Hechos pasados |
| Bajo | Insignificante probabilidad de que ocurra | No ha Ocurrido en el último año |
| Medio | Existe posibilidad de que ocurra | Ha Ocurrido entre 1-10 veces en el último año. |
| Alto | Posibilidad de que ocurra varias veces | Ha Ocurrido más de 10 veces en el último año. |

| Criterios de clasificación del Impacto | |
|---|--|
| Clasificación | Criterio |
| Bajo | Menor, solo afectaría a 1 programa o proyecto |
| Medio | Moderado, afectaría de 2-4 programas o proyectos |
| Alto | Mayor, Afectaría a de 5-10 programas o proyectos |

| Criterios de aceptabilidad del riesgo | | |
|--|---|--------------|
| Clasificación | Criterio | Rango |
| Bajo (1) | No son Necesarias Acciones adicionales, solo se requiere monitorear, para evaluar la posibilidad de que el nivel de Riesgos no cambie. | 1-3 |
| Medio (2) | Se requieren acciones a mediano plazo, se deben hacer esfuerzos para reducir el nivel del riesgo, las medidas de mitigación deben implementarse en un periodo de tiempo determinado | 4-6 |
| Alto (3) | Requiere Acción inmediata, si es posible no se debe continuar con la actividad, hasta no reducir a un nivel aceptable el nivel de gravedad. | 7-9 |

| NIVEL DE GRAVEDAD | | |
|--------------------------|--------------|--------------|
| CALIFICACION | VALOR | NIVEL |
| 9 | 3 | ALTO |
| 6 | 2 | MEDIO |
| 4 | 2 | MEDIO |
| 3 | 1 | BAJO |
| 2 | 1 | BAJO |
| 1 | 1 | BAJO |

Matriz de clasificación del riesgo

| | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-----------------|----------------|
| PROBABILIDAD | 3 - ALTO | Bajo (3) | Medio (6) | Alto (9) |
| | 2 - MEDIO | Bajo (2) | Medio (4) | Medio (6) |
| | 1- BAJO | Bajo (1) | Bajo (2) | Bajo (3) |
| | | Bajo(1) | Medio(2) | Alto(3) |
| CTO IMPA | | | | |

| Identificación y Evaluación del Riesgo | | | |
|--|---|---|-------|
| ACTIVIDAD | RIESGOS | JUSTIFICACIÓN DEL RIESGO | CAUSA |
| Recepción de la Información | Dificultad para obtener la información. | - Desconocimiento de los puntos de contacto o falta de registros | |
| Verificación de la Información | Dificultad para identificar asuntos que ameriten una atención inmediata. | - El informe o los reportes no son fundamentados de manera correcta. | |
| Implantación Nueva metodología | Resistencia al cambio de parte de los coordinadores, relatores y PoCs | Situados en su zona de comfort. | |
| Implantación Nueva metodología | Falta de expertos para llevar a cabo las implementaciones o soporte a los Estados | Falta de designación en los Estados para dar seguimiento a las implementaciones | |

| Análisis del Riesgo /Evaluación | | | | | | |
|---------------------------------|--------------|-----------------------|--------------|-------------------|-------|-------|
| FACTORES DE RIESGOS | | EVALUACION DEL RIESGO | | | | |
| | | Calificación | | Nivel de Gravedad | | |
| IMPACTO | PROBABILIDAD | Impacto | Probabilidad | Calificación | Valor | Nivel |
| Medio | Medio | 2 | 2 | 4 | 2 | Medio |
| Medio | Medio | 2 | 2 | 4 | 2 | Medio |
| Medio | Medio | 2 | 1 | 2 | 1 | Bajo |
| Medio | Bajo | 2 | 1 | 2 | 1 | Bajo |

| Medidas o Controles para Administrar el Riesgo | | |
|---|-----------------|-------|
| CONTROLES | RESPONSABLES | FECHA |
| Carta de Estado solicitando designación de PoCs o coordinación con los relatores/coordinadores | Secretaría/CRPP | |
| Campañas de orientación a los coordinadores, relatores y PoCs Coordinación con los coordinadores, relatores y PoCs para mejorar la comunicación. Concientización al personal para poder dar soporte a los coordinadores, relatores y PoCs. Concientización sobre la importancia de la confidencialidad de la información de seguridad operacional. Campaña de concientización sobre la protección que da el IDAC a los reportes confidenciales, para permitir que quienes hacen reportes voluntarios identifiquen formas de contacto con el IDAC. | CRPP/Secretaría | |
| | | |
| | | |

PLAN OPERATIVO ANUAL