



**Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21)**

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos Globales e Interregionales**

**3.2 Informe de trabajo del Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea Vol. III y sus avances regionales**

**SESIÓN DE TRABAJO PARA LOS KPIS DE LOS RASG-PA Y LOS GREPECAS**

(Presentada por la Secretaría)

**1. Introducción**

1.1 Una buena comunicación, respaldada por un intercambio de datos fluido, es la piedra angular de una colaboración eficiente y eficaz en nuestro mundo interconectado. La comunicación eficaz garantiza que diversas entidades, ya sean individuos u organizaciones, operen en armonía, con claridad de objetivos y metas alineadas.

1.2 Mientras tanto, el intercambio de datos sin fisuras actúa como el medio tangible de esta comunicación, permitiendo la transferencia rápida y precisa de información vital. Juntos forman una sinergia inestimable: mientras que la buena comunicación establece el entendimiento y la confianza mutuos, el intercambio de datos sin fisuras garantiza que este entendimiento se base en datos precisos, oportunos y pertinentes.

1.3 Este dúo es crucial para tomar decisiones informadas, optimizar procesos y fomentar la innovación, impulsando así el éxito individual y colectivo en un panorama cada vez más complejo y basado en los datos..

**2. Panorama Actual**

2.1 Aunque el RASG-PA y el GREPECAS responden cada uno a un objetivo estratégico diferente y son responsables de supervisar la aplicación de distintos planes globales, la seguridad y la navegación aérea no son ajenas la una a la otra y coexisten a diario para garantizar el desarrollo seguro y eficiente del transporte aéreo.

2.2 El RASG-PA es responsable de supervisar la aplicación del Plan Global de Seguridad Aérea (GASP) y de promover la elaboración y actualización de los Planes Regionales y Nacionales de Seguridad (RASP & NASP). Para llevar a cabo este seguimiento, el GASP cuenta con un marco de referencia que se compone de una serie de 6 objetivos, con sus respectivas metas e indicadores. Los indicadores relacionados con el Objetivo 6, como se ve a continuación, están vinculados a actividades que corresponden naturalmente

al GREPECAS, y que no son captadas por ninguno de los procesos de análisis de datos utilizados por la RASG-PA.

- Número o porcentaje de deficiencias de navegación aérea relacionadas con las infraestructuras por Estado, en relación con los planes regionales de navegación aérea.
- Número o porcentaje de Estados que han implantado PQ relacionadas con las infraestructuras vinculadas a los componentes básicos.

2.3 Besides, GREPECAS is responsible for monitoring the implementation of the Global Air Navigation Plan (GANP).

2.4 En la séptima edición del GANP, bajo las Áreas Estratégicas de Rendimiento (KPA) se incorporaron los siguientes Indicadores de Seguridad:

El Área de Performance Clave (KPA) "Seguridad" se despliega dentro del catálogo de Objetivos de Performance, definiendo los siguientes indicadores:

- KPI20 Número de accidentes de aeronaves
- KPI21 Número de incursiones en pista
- KPI22 Número de excursiones en pista
- KPI23 Número de airprox/TCAS alerta/ Pérdida de separación/ Casi colisiones en el aire/ Colisiones en el aire (MAC)

2.5 Aunque los valores que estos indicadores miden tienen influencia en la eficiencia de la prestación de servicios de navegación aérea, en última instancia son indicadores de seguridad, y históricamente han sido o deben ser monitoreados por el RASG-PA.

2.6 Esta posible duplicación de esfuerzos para obtener valores tanto en indicadores de navegación aérea como de seguridad, así como los riesgos asociados con dicha duplicación, han sido ampliamente abordados por el RASG-PA y GREPECAS en diferentes reuniones.

2.7 Ambos grupos han acordado que la medida más eficiente sería que GREPECAS proporcione los valores de los indicadores del Objetivo 6 del GASP al RASG-PA, y que el RASG-PA proporcione los valores de los indicadores del KPA de Seguridad del Vol. III e-ANP CAR/SAM a GREPECAS.

2.8 Estas coordinaciones y acuerdos se registran en las siguientes conclusiones:

- RASG-PA12/C14/2022
- RASG-PA12/C15/2022
- RASG-PA ESC/38/C03
- GREPECAS/20-16
- GREPECAS/20-17

2.9 Sin embargo, los mecanismos para llevar a cabo este intercambio aún no se han acordado, y es necesario considerar que la recopilación e intercambio de datos son actividades que requieren recursos de ambos grupos, que ya tienen una carga de trabajo y un número considerables de reuniones.

### **3. El camino a seguir**

3.1 La coordinación y estrecha colaboración entre el RASG-PA y GREPECAS y sus respectivos grupos de trabajo son un factor favorable que puede facilitar el intercambio de información.

#### **4. TAREA DEL GRUPO:**

**4.1 Discutan con su grupo los pros y contras de este nuevo proceso de intercambio de información entre el RASG-PA y GREPECAS. Eviten comprometer recursos adicionales que los grupos podrían no poder cumplir debido a la falta de disponibilidad. Propongan una solución eficiente y sostenible a lo largo del tiempo.**

- 4.2 Para comenzar las discusiones, los miembros del grupo podrían hacerse las siguientes preguntas:
- ¿Están disponibles los datos para alimentar todos los indicadores requeridos por el GASP y el GANP?
  - ¿Es fácil identificar en cada grupo la fuente de información para alimentar cada indicador?
  - ¿Es apropiado y eficiente incluir indicadores de seguridad en el GANP y de navegación aérea en el GASP?
  - ¿Cuántos recursos requerirá este ejercicio en cada grupo?
  - ¿Cuál será el período entre informes?