



**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Asuntos sobre la Vigilancia de la Seguridad Operacional**  
2.2 Desarrollo Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional

**GRUPO PANAMERICANO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (PAAST)**

(Nota presentada por Miembros del PAAST/IATA)

**RESUMEN**

Esta nota presenta información sobre los objetivos, estructura y actividades del Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST). Se solicita a la Reunión apoyar al PAAST. Como **Apéndice** a esta nota se encuentra una presentación en Power Point.

**1. Introducción**

1.1 El Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST), fue establecido con el esfuerzo conjunto de la IATA, IFALPA y la OACI en el año 2000, en un intento para conjuntar varios programas de seguridad relacionados y encaminarlos hacia un solo esfuerzo. El PAAST se convirtió en una iniciativa regional para alcanzar metas de seguridad a nivel global. El PAAST apoya las actividades del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), el cual reúne a toda la comunidad de la aviación con el objetivo de reducir los accidentes e incidentes en la aviación.

1.2 El PAAST nació debido a una necesidad. Algo se tenía que con respecto a la escasa información disponible de un registro sobre la seguridad y sobre cultura de la seguridad. Las herramientas de seguridad disponibles no siempre llegaban a los pilotos, controladores y aerolíneas. Indudablemente, existía un crecimiento del tránsito aéreo junto con el incremento de nuevas aeronaves y nuevas tripulaciones inexpertas. Existían numerosos programas de seguridad por parte de las diferentes Organizaciones Internacionales y fabricantes de aeronaves, todas con una misma meta, pero todas yendo hacia diferentes direcciones y por ende desperdiciando esfuerzos. Por todo esto, las Regiones carecían de un enfoque hacia una estrategia de seguridad.

## 2. **Discusión**

### **Retos de las Regiones de las Américas**

- Estados y Territorios = 47
- Transportistas Aéreos = 138 (LAC = 68, NAM = 25, EUR = 38. ASPAC 5, AFI = 2).
- Idiomas = 5
- Pilotos = 20,000 +
- Controladores = 4,500 +
- Climas = Variados... frío, caliente, tropical, montañoso, áreas selváticas, áreas marítimas.
- Cultura de la Seguridad de la Aviación.
- Organizaciones de la industria activas, todas con programas de seguridad y objetivos similares y compitiendo por los escasos recursos:  
IATA, ICAO, IFALPA, IFATCA, AITAL, IBAC, CAST, JSSI, Airbus, Boeing, y Embraer entre otros.

2.1 Después de muchas discusiones entre la OACI, IATA e IFALPA, la solución fue obvia y esa fue la de reunir los recursos y desarrollar el concepto de equipo; este concepto se hizo realidad con la creación del Equipo Panamericano de Seguridad Aérea. El PAAST inició sus actividades en el mes de Agosto de 2000, incluyendo a todas las partes interesadas e incluyendo la Fundación de la Seguridad Aérea. El PAAST enfoca sus actividades hacia los Estados, líneas aéreas, pilotos, controladores y organizaciones regionales a través de un programa de seguridad de la aviación integrada.

2.2 Los recursos utilizados por el PAAST han sido con las contribuciones de los miembros del equipo. Esfuerzos se han realizado para mantener al PAAST apartado de cualquier aspecto comercial o político.

### **Primer Proyecto - Fundación de la Seguridad Aérea y Juego de Material para la Reducción de Accidentes en la Aproximación y Aterrizaje**

2.3 Involucrada con el PAAST y viendo su gran potencial para la provisión de información de la seguridad a la comunidad de la aviación en las regiones CAR/SAM, la Fundación de la Seguridad Aérea seleccionó al PAAST como el distribuidor de su Juego de Material (ALAR) para la Reducción de Accidentes en la Aproximación y Aterrizaje en la Región. Por lo tanto, a partir del 1 de marzo de 2001 el PAAST procedió con la implementación del programa Juego de Material FSF ALAR, a través de la realización de talleres y seminarios impartidos por aproximadamente 20 Jefes de Equipo de las Regiones CAR/SAM. Gran parte del Juego de Material ALAR ha sido traducido por los Miembros del PAAST a los idiomas Español y Portugués.

### **Aspectos relevantes**

- Más de 10,500 pilotos capacitados incluyendo a Rusia, China y España.
- México adoptó la Capacitación ALAR como requisito obligatorio para renovación de licencias a partir de abril de 2002.
- Brasil y Cuba tienen planes de adoptar en sus Regulaciones el Juego de Material.

- PAAST/OACI CAR/SAM ALAR/CFIT Seminarios/talleres realizados en el 2001 en Costa Rica, 2002 en Lima Perú, 2003 en Jamaica, 2004 en El Salvador. De manera alterna se realizaron Seminarios en Inglés y Español. Le sigue un seminario/taller ALAR/CFIT que está programado tentativamente para realizarse en Noviembre de 2005 en las Islas Caimanes en una fecha a ser determinada.
- Uno de los últimos esfuerzos del Grupo del PAAST es la de integrar al programa ALAR/CFIT una sección especial para los Controladores de Tránsito Aéreo.

### **Segundo Proyecto – Programa de Prevención de Incursión en Pistas**

2.4 En el año 2001 y en un esfuerzo para poder proveer información a las Regiones CAR/SAM en los tópicos de seguridad aeroportuaria de gran importancia sobre la incursión en pistas, tres miembros del PAAST (IATA, ACI y la FAA) crear el Programa de Prevención en Incursión de Pistas (RIPP). El RIPP sirvió como base para la Conferencia OACI NAM/CAR/SAM Seguridad en Pistas/Incursión en Pistas llevado a cabo en la Ciudad de México en el mes de octubre de 2002. El RIPP ha continuado sus trabajos y actualmente contiene material de la FAA, IATA, ACI, OACI y de Eurocontrol. El CD ha sido traducido al idioma Español en su totalidad y será traducido también al idioma Portugués.

2.5 En base al apoyo de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y los usuarios de la comunicad, otros eventos RIPP están siendo programados para principios del año 2006.

### **3. Conclusiones**

3.1 El Equipo Panamericano de Seguridad Aérea es un excelente ejemplo de lo que se puede lograr con asociaciones entre las organizaciones, contribuyendo con su tiempo y trabajando duro con el propósito de enfocarse a las necesidades de seguridad regional y a la vez mejorar el registro de seguridad en la Región CAR/SAM. La evidencia de este concepto es el envío de mercancías y el PAAST demuestra que el progreso de la seguridad se está realizando en Latinoamérica y en el Caribe. Cabe señalar que, el hecho de que no ocurrieron accidentes por parte de transportistas aéreos durante el 2004 en la Región, no puede ser atribuido de manera científica a las actividades del PAAST, ciertamente los miembros del PAAST piensan que sus esfuerzos no han sido en vano.

3.2 El PAAST continuará actuando como un canal informal de asistencia para la seguridad aérea de las mercancías que se aplica en Latinoamérica y el Caribe, proporcionando un liderazgo en la promoción de los programas de seguridad aérea mismos que proporcionan los mejores resultados.

### **4. Acciones para la Reunión**

4.1 Se invita a los Directores a:

- a) tomar nota de la información que se presenta en esta nota de estudio;
- b) alentar al personal de seguridad, transportistas aéreos, a la aviación en general, pilotos militares, operadores de aeropuertos y a los controladores aéreos a participar activamente en los programas del PAAST; y
- c) considerar la incorporación a los programas de seguridad, tales como ALAR y RIPP, como elementos de regulación para los pilotos y controladores de licencias a pilotos.

-----

Grupo PanAmericano de Seguridad Operacional  
(PAAST):  
Iniciativa Regional para alcanzar una  
meta mundial hacia la Seguridad Operacional

Segunda Reunión de Directores de Aviación Civil de  
Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/2)

Tegucigalpa, Honduras  
October 11-14 2005



PAAST Team Member / IATA



**¡.....hacia el futuro!**

Grupo PanAmericano de  
Seguridad Operacional  
(PAAST):

“Iniciativa Regional para alcanzar una  
meta mundial hacia la Seguridad  
Operacional”

## El PAAST nació de una necesidad regional

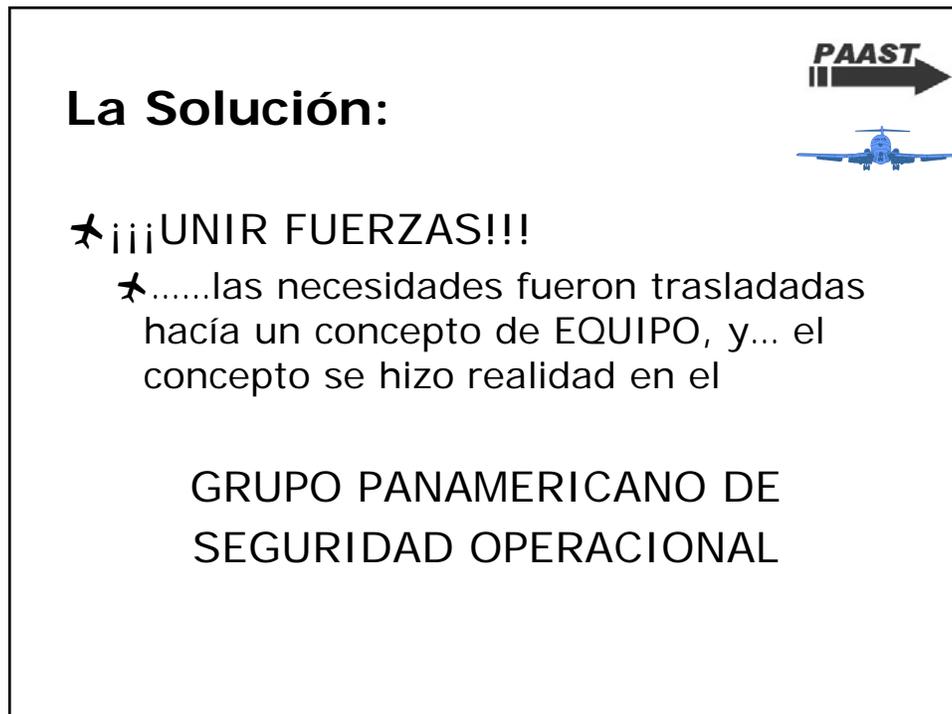
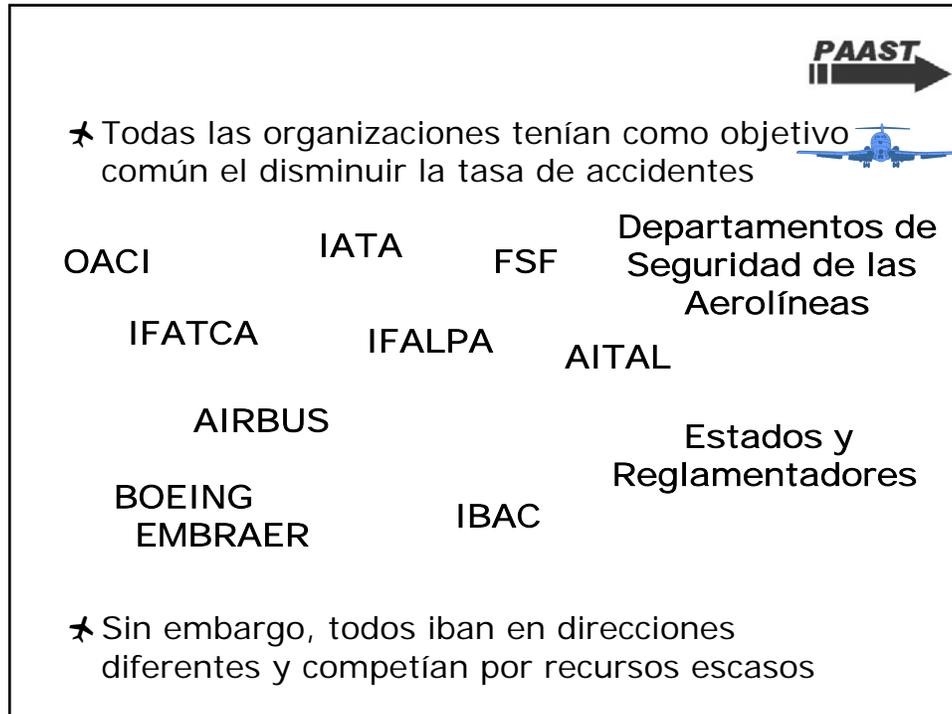


- ✦ Teníamos que hacer algo acerca de:
  - ✦ el récord deficiente de seguridad – cultura deficiente de seguridad
  - ✦ las herramientas para la seguridad no estaban al alcance de los pilotos, controladores y aerolíneas
  - ✦ el crecimiento del tránsito, nuevas aeronaves, nuevas tripulaciones
  - ✦ existían demasiados programas para la seguridad operacional que iban en diferentes direcciones – esfuerzos desperdiciados
  - ✦ la falta de estrategias enfocadas hacia la seguridad operacional

## América Latina y el Caribe



- ✦ .... una Región muy grande con un desafiante medio ambiente
  - ✦ Estados & Territorios = 47
  - ✦ Aerolíneas = 138 (LAC=68, NAM=25, EUR=38, ASPAC=5, AFI=2)
  - ✦ Idiomas = 5
  - ✦ Pilotos = Con un exceso de 20,000
  - ✦ Controladores = Con un exceso de 4,500
  - ✦ Medio Ambiente = Variado: frío, caliente, tropical, montañas, selva, océanos, áreas polares, etc.
  - ✦ Organizaciones activas relacionadas con la industria: IATA .. ICAO .. AITAL .. IFALPA .. IFATCA .. FSF .. IBAC .. BOEING .. AIRBUS .. EMBRAER .. IACL .. CAST .. JSSI
- ✦ ... y todos con programas y objetivos para la seguridad operacional MUY SIMILARES



## El PAAST



- ✈ El objetivo del PAAST es el trabajar con los Estados, Aerolíneas, Pilotos, Controladores de Tránsito Aéreo y Organizaciones Regionales
- ✈ El PAAST proporcionará asistencia a través de un Programa de Seguridad Operacional integrado que utiliza los recursos que contribuyen los miembros del equipo
- ✈ El PAAST no pertenece a, ni está controlado por ninguna Organización específica, su formación viene de todas y cada una de las organizaciones que son parte del equipo
- ✈ El PAAST no es una entidad comercial ni política

*... y obtuvimos nuestro primer proyecto*



*El PAAST fue seleccionado como el Líder del Equipo Regional para la implementación del Juego de Herramientas (Tool Kit) para la reducción de accidentes durante las operaciones de aproximación y aterrizaje (ALAR) en la Región*

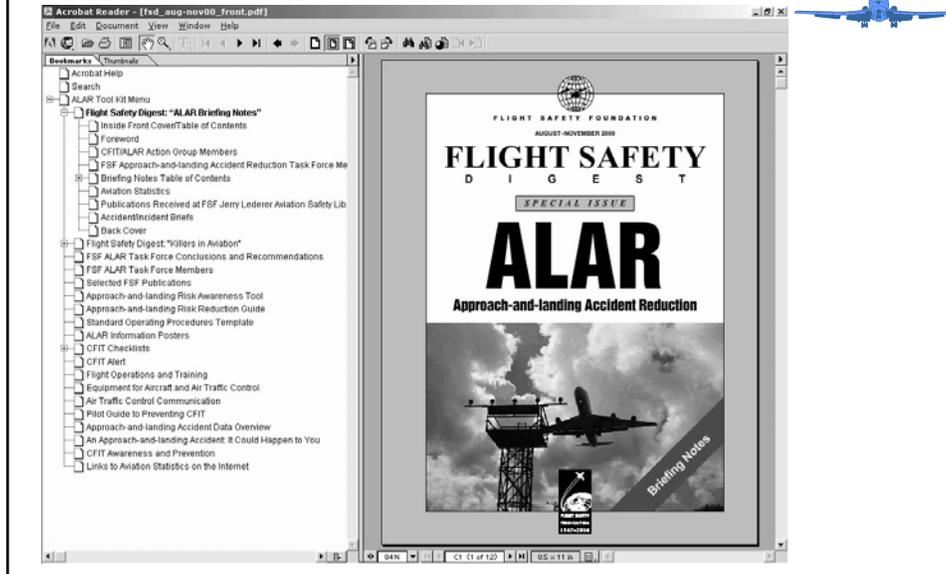
# El CD del Juego de Herramientas (Tool Kit) ALAR CFIT



# El CD del Juego de Herramientas (Tool Kit) ALAR CFIT



## El CD del Juego de Herramientas (Tool Kit) ALAR CFIT



## El PAAST



- ✦ El PAAST continuó con la implementación regional del Juego de Herramientas FSF/CFIT ALAR
  - ✦ En la actualidad existen un poco más de 20 Jefes de Equipo
    - ✦ Comenzó con 8 únicamente
  - ✦ Lineamientos del Equipo, Cuestionarios y Listas de Verificación
    - ✦ Español, Portugués e Inglés
  - ✦ Las presentaciones y los videos del Juego de Herramientas (Tool Kit) fueron traducidas al español y al portugués (en proceso)
  - ✦ La distribución del ALAR Tool Kit comenzó el 1 marzo de 2001

## Algunos puntos interesantes:



- ✈ Más de 10,500 pilotos fueron instruidos a través del ALAR Tool Kit, incluyendo Rusia, Cuba y España
- ✈ 26 Aerolíneas Regionales fueron instruidas
- ✈ Se dieron presentaciones a los Grupos Regionales de Aerolíneas de la IATA y de AITAL
- ✈ Los facilitadores e instructores recibieron capacitación en varios países

## Algunos puntos interesantes:



- ✈ México adoptó la Capacitación ALAR como un requisito obligatorio desde abril de 2002
- ✈ Brasil y Cuba planean adoptar el Tool Kit dentro de sus Reglamentaciones
- ✈ Talleres ALAR PAAST-OACI para las Regiones CAR/SAM
  - ✈ San José, Costa Rica – junio 2001
  - ✈ Lima – mayo 2002
  - ✈ Jamaica – noviembre 2003
  - ✈ El Salvador – 2004
  - ✈ A determinarse – diciembre de 2005
- ✈ Existen posibilidades de obtener apoyo por parte del GESPAA-ITHO para celebrar más Talleres CFIT/ALAR

## Algunos puntos interesantes:



- ✈ Diversas aerolíneas principales en la Región han adoptado la Capacitación ALAR basando sus cursos en el Tool Kit CFIT/ALAR
- ✈ BWIA, aerolínea del Caribe Oriental (E/CAR), informó que el 50% de sus pilotos han recibido capacitación ALAR (dato a ser confirmado)

## Algunos puntos interesantes:



- ✈ TACA proporcionó un curso de prevención de accidentes que incluyó el Tool Kit CFIT/ALAR TOOL KIT para aproximadamente 400 PILOTS en el 2003
- ✈ La ACTAM de México (Asociación de Controladores) tiene un Programa Anual de Capacitación ALAR, a la fecha, más de 230 Controladores han sido capacitados (Requisito de la DGAC para otorgar la licencia de Controlador)

## Otros Proyectos del PAAST:



- ✈ Misiones de valoración en 3 Países
- ✈ Brindar asistencia para la resolución de problemas de seguridad operacional en 5 aeropuertos del Caribe
- ✈ La auditoría sobre seguridad operacional de la IATA (IOSA), lista de verificación para las auto-evaluaciones de seguridad de las aerolíneas regionales
  - ✈ Finalizado, se planea que se distribuyan en 2006

## RIPP



CD-ROM

Proporcionar capacitación estandarizada que esté basada en el concepto de Capacitación & Evaluación "*La seguridad de sala a sala*"



## Conjunto de Material Didáctico sobre Incursiones en las Pistas



- ✈ La actualización, reproducción y traducción al español están en proceso
- ✈ La Conferencia sobre Seguridad en los Aeropuertos de la Oficina NACC de la OACI, fue un éxito
- ✈ Los Pilotos de TACA recibieron capacitación sobre Incursiones en las Pistas en 2002
- ✈ Es posible que la GESPAA/ITHO brinde apoyo para más eventos sobre Incursiones en las Pistas

**... el PAAST es un ejemplo de lo que puede lograrse con:**



- ✈ Alianzas entre Organizaciones
- ✈ Equipos de voluntarios
- ✈ Enfoque en las necesidades de seguridad regionales
- ✈ ... el PAAST trabaja conjuntamente con la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS para identificar dónde se necesita ayuda

## Otros Proyectos del PAAST



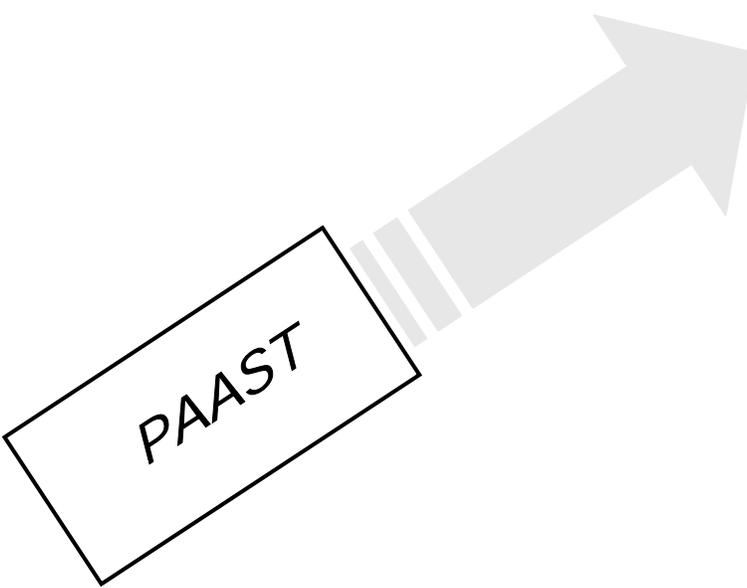
- ✈ La Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS trata las Deficiencias Urgentes en la Navegación Aérea
- ✈ El uso indebido de la Fraseología aprobada por la OACI
- ✈ El factor para el incremento de incidentes ATS en las Regiones CAR/SAM
- ✈ Mitigar a través del establecimiento de Programas de Garantía de Calidad ATS



✈ La prueba del concepto está en la entrega del producto!!!

✈ El PAAST es una iniciativa Regional exitosa, la cual cumple completamente las estrategias de seguridad para la comunidad de la aviación

✈ El PAAST muestra que se está avanzando dentro de la seguridad en América Latina y el Caribe



Gracias