



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación
4.4 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación –
Panamericano

ESQUEMA Y LOGROS DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE
LA AVIACIÓN - PANAMERICANO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta Nota de Estudio proporciona los antecedentes, objetivos, estructura y actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA), establecido como el foro más importante para agrupar todos los interesados para encaminar los riesgos de seguridad operacional en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• <i>Resolución A 36-7 de la 36ava. Sesión de la Asamblea de la OACI</i>• <i>Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una Estrategia Global de la seguridad operacional (Montreal, 2006); y</i>• <i>Plan Global (de la OACI) para la Seguridad Aeronáutica, GASP.</i>• <i>Global Aviation Safety Roadmap (GASR)</i>• <i>Informe de la Reunión RASG-PA/01</i>• <i>Informe de la Reunión RASG-PA ESC/02</i>	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.</i>

1. Antecedentes

1.1 El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) se estableció en 2008 para el cumplimiento de:

- Los Objetivos Estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como fue aprobado por la 36ava. Sesión de la Asamblea de la OACI celebrada en 2007.
- La Resolución A36-7 - Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia.

- El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), Iniciativa mundial de seguridad operacional (GSI) 5 – *Coordinación Consecuente de los Programas Regionales*, fechado en julio de 2007.
- La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), Área de Focalización 5 – *Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales*, preparada para la OACI por el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) en 2006, y apoyada por la recomendación de la Reunión DGAC/6 aprobada por el Consejo de la OACI en 2006.

1.2 Un Taller sobre la GASR organizado por los miembros del ISSG y la OACI fue auspiciado por la Unidad de Administración Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) de Colombia en Bogotá del 19 al 23 de mayo de 2008. El taller contó con la participación de más de 120 participantes e incluyó representación de autoridades de aviación civil de 19 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, 4 Organizaciones Internacionales (ALTA, COCESNA, IATA e IFALPA), 22 líneas aérea, 4 operadores de aeropuertos, 2 fabricantes de aeronaves, la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, y la Dirección de Navegación Aérea de la OACI.

1.3 En este taller se utilizó la metodología de la Hoja de Ruta para analizar tres de los doce caminos, también denominadas iniciativas globales de seguridad o áreas de focalización y que se abrevia como “GSI”. Producto de este análisis se desarrollaron acciones recomendadas para el GSI 3 - *Impedimentos para Notificar Errores e Incidentes*; GSI 12 – *Brechas en el Uso de la Tecnología para Mejorar la Seguridad Operacional*; y el GSI 5 - *Falta de Uniformidad en la Coordinación de los Programas Regionales*.

1.4 La sesión final del taller se llevó a cabo en sesión plenaria y discutió las acciones recomendadas que resultaron del análisis del Área de Focalización 5 para la creación del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA). Se revisaron los Términos de Referencia (ToRs) provisionales junto con metas de corto y largo plazo, la estructura organizacional y la membresía. El establecimiento del RASG-PA recibió todo el apoyo de los participantes que asistieron al taller. Se acordó que en el mes de agosto de 2008, se reuniera en la Oficina Regional de la OACI en México un grupo de planificación para dar seguimiento a las recomendaciones del taller y organizar la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano cuya sede fue ofrecida por el Subdirector de la DGAC de Costa Rica para noviembre de 2008.

1.5 A continuación del Taller GASR, la OACI condujo el 2 de julio de 2008 la primera teleconferencia del Grupo Provisional de Planificación para la creación del RASG-PA. La conferencia revisó la agenda y otros asuntos para la primera reunión del Grupo Provisional de Planificación del RASG-PA que se llevaría a cabo en la Ciudad de México en agosto de 2008. Una tele-conferencia de seguimiento fue conducida por la OACI el 23 de julio de 2008.

1.6 La reunión del Grupo Provisional de Planificación del RASG-PA, posteriormente llamado Comité Ejecutivo Interino (ISC) del RASG-PA, se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México del 4 al 5 de agosto de 2008. La reunión revisó los ToRs del RASGPA; el establecimiento del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA; la estructura del RASG-PA, sus subgrupos, programa de trabajo, y programa de reuniones; el seguimiento a las Acciones Recomendadas del Taller GASR; y la preparación de la Primera Reunión del RASG-PA, incluyendo la agenda provisional y los resultados esperados. Asistieron a la Reunión participantes de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, ACI/LA, BOEING, IATA, IFALPA y la Sede de la OACI, y las Oficinas Regionales NACC y SAM.

1.7 La OACI presentó a la reunión los siguientes borradores de proyectos relacionados con el GASP GSI/2-*Vigilancia Consecuente de la Reglamentación*; GSI/3 – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*; y GSI/12 – *Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional*, en respuesta a las acciones recomendadas por el Taller GASR:

- Proyecto 1: (Re-nombrado Proyecto GSI/3.A): Flujo Efectivo de Información sobre Peligros.
- Proyecto 2: (Re-nombrado: Proyecto GSI/12.B): Eliminación de Brechas en el Uso de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional.
- Proyecto 3: (Re-nombrado: GSI/2.A - GSI/12.C): Programa Piloto de Vigilancia a Operadores Aéreos Utilizando Avances Tecnológicos.

1.8 Una tele-conferencia del Comité Ejecutivo Interino celebrada el 13 de agosto de 2008 discutió más en detalle los proyectos y concluyó con la asignación de responsabilidades para iniciar su implantación. Posteriores tele-conferencias del Comité Ejecutivo Interino se llevaron a cabo en septiembre y octubre de 2008.

1.9 Después de la Reunión del Comité Ejecutivo Interino, la OACI envió una carta a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR/SAM solicitando la validación del establecimiento del RASG-PA, sus Términos de Referencia, composición y estructura organizacional provisionales.

1.10 La 15ª. Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15) celebrada en Río de Janeiro, Brasil del 13 al 17 de octubre de 2008, tomó nota que el RASG-PA fue creado bajo la GSI/5 - *Coordinación consecuente de los programas regionales* con el fin de abordar todos los temas relacionados con la seguridad operacional cubiertos por el GASP; el GREPECAS dio su respaldo a este enfoque.

1.11 La Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/3) celebrada en Punta Cana, República Dominicana, del 8 al 12 de septiembre de 2008, tomó nota de la importancia del trabajo que esta realizando el RASG-PA. La Reunión acordó enfatizar la necesidad de nominar personal de seguridad operacional de alto nivel como representantes en la Primera Reunión del RASG-PA (RASG-PA/01) que se celebró en Costa Rica en noviembre de 2008.

1.12 Una reunión final del Comité Ejecutivo Interino se celebró el 10 de noviembre de 2008 en Puntarenas, Costa Rica. La reunión revisó el orden del día del RASG-PA/01, el Reporte del Estado de los Proyectos 1, 2 y 3, el Apoyo – Financiero/En especie, y los Procedimientos de Análisis del Grupo de Seguridad Operacional. Asistieron a la reunión participantes de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, Jamaica, ACI/LAC, ALTA, BOEING, IFALPA, IFATCA, y la Sede de la OACI, así como las Oficinas Regionales NACC y SAM.

1.13 La Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano se celebró en Puntarenas, Costa Rica, del 11 al 14 de noviembre de 2008, auspiciada por la Dirección de Aviación Civil de Costa Rica. Participaron en la Reunión 56 delegados de 14 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 8 Organizaciones Internacionales (ACI/LAC, ALTA, CASSOS, COCESNA, EASA, IATA, IFALPA, IFATCA), 4 líneas aéreas, 2 operadores de aeropuertos y 2 fabricantes de aeronaves.

1.14 El 11 de noviembre de 2008, se celebró un taller durante la celebración de la Reunión RASG-PA/01, se procedió al análisis del GSI/7 sobre “*Uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional*” siguiendo el proceso del GASP/GASR. El resultado del taller arrojó un nivel de madurez 1 “*En desarrollo*” para el GSI/7. Tomando en consideración el nivel de implantación del SMS, la fecha inminente de aplicación de los SARPs relacionados, y la importancia de dar alta prioridad al SMS se consideró necesario el desarrollo de proyectos para implantar las recomendaciones.

1.15 La Reunión primero revisó y aprobó los ToRs RASG-PA como se presentan en el **Apéndice A** a esta nota. Posteriormente la Reunión revisó y estuvo de acuerdo con la estructura organizacional del RASG-PA, la cual define la membresía del RASG-PA, la composición del Comité Directivo Ejecutivo, y el criterio de elección del Presidente y los cuatro Vicepresidentes que representan las subregiones, como se presenta en el **Apéndice B** a esta nota. La reunión eligió al Sr. Oscar Derby (Jamaica) como Presidente del RASG-PA, al Sr. Carlos Pellegrino (Brasil) como Primer Vicepresidente, al Sr. Ricardo Arias Borbón (Costa Rica) como Segundo Vicepresidente, al Sr. Lorenzo Sepúlveda (Chile) como Tercer Vicepresidente, y al Sr. Glenn Michael (Estados Unidos) como Cuarto Vicepresidente.

1.16 El orden del día de la Reunión incluyó la discusión sobre la GSI/7 – *Uso consecuente de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)*, incluyendo la revisión de los resultados del Taller sobre la GSI/7 y el Programa Piloto de Implementación de SMS en las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional en Latinoamérica; iniciativas y programas de seguridad operacional NAM/CAR/SAM; estado de los Proyectos de la GASR; financiamiento de los proyectos; y un enfoque multi-regional hacia la implementación del GASP. Se determinaron las prioridades y se elaboró un plan para la implementación de SMS en todo el hemisferio que se articula con base en las sinergias de los países y la industria participantes para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional. Las Conclusiones y Decisiones que resultaron de la reunión RASG-PA/01 se presentan en el **Apéndice C** a esta nota.

1.17 Desde la Reunión RAS-PA/01, el recientemente electo ESC se ha reunido dos veces, el 14 de noviembre de 2008, en Puntarenas, Costa Rica, y el 24-25 de marzo de 2009, en Lima, Perú, y ha tenido varias tele-conferencias entre las reuniones para dar seguimiento a las conclusiones del RASG-PA/01 y a las actividades de los proyectos. Las Conclusiones y Acciones Acordadas del RASG-PA ESC/2 se presentan en el **Apéndice D** a esta nota.

1.18 Durante la última teleconferencia llevada a cabo el 26 de junio de 2009, se acordó una agenda tentativa con respecto a la reunión RASG-PA/02 a llevarse a cabo en Colombia, en noviembre de 2009. Se identificaron las presentaciones de SMS y SSP que serán enviadas a la RASG-PA/02 y los entregables a los miembros del RASG-PA/02 fueron certificados. La reunión plenaria del RASG-PA incluirá nuevamente un seminario GASR. Sin embargo, se acordó que el seminario estaría limitado a un solo día ya que los participantes ya tendrán experiencia en la metodología, y el proceso podría empezar en el paso 5 en el proceso de 7 pasos. El Proyecto 3.A. Flujo Efectivo de Información sobre Peligros”, iniciará el 4 de agosto de 2009 en la Oficina Regional NACC de la OACI. La próxima teleconferencia sobre el Comité Ejecutivo del RASG-PA está programada para el 12 de agosto.

2. Análisis

2.1 La reunión inaugural del RASG-PA estableció un nuevo marco y mecanismo para la cooperación y colaboración regional entre organismos gubernamentales del sector aeronáutico y la industria. La iniciativa, una primicia en la esfera de la aviación civil, fue concebida para cerrar la brecha entre la navegación aérea y las actividades de implementación de la seguridad operacional en la que participan Estados, organizaciones internacionales, líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos, fabricantes y organizaciones regionales que se ocupan de la seguridad operacional de la aviación en todas las Américas. El nuevo grupo de seguridad operacional servirá como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de las iniciativas de seguridad operacional destinadas a reducir los peligros y riesgos en la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

2.2 El Grupo representa regionalización de las iniciativas en materia de seguridad operacional de la aviación civil internacional para que los Estados comprueben que cuando mancomunan sus recursos en cuanto a conocimientos especializados de aviación, pueden lograr verdaderas mejoras en el campo de la seguridad operacional de manera oportuna y sostenible mediante la cooperación internacional. La labor del grupo se sustenta en el GASP de la OACI y la GASR de la ISSG, los cuales proporcionan una estrategia para que todos los interesados trabajen juntos para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil. Los Gobiernos y la industria trabajarán juntos para identificar posibles peligros de seguridad operacional y para mitigar los riesgos a un nivel aceptable, de este modo logrando avances significativos en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación civil.

2.3 La planificación del RASG-PA está enfocada a eliminar la duplicación de esfuerzos y reducir recursos humanos y gastos financieros, los cuales son extremadamente limitados en las Regiones CAR/SAM. Todos los interesados participantes están buscando fuentes de financiamiento alternativas de organizaciones que tienen un claro interés en reducir los riesgos de la seguridad operacional de la aviación en el área, así reduciendo la necesidad de basarse solamente en el financiamiento por parte de los Estados.

2.4 A nivel regional, el GREPECAS es un órgano encargado de desarrollar y promover la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea, de acuerdo con el GANP. Asimismo, el RASG-PA es un órgano encargado del desarrollo y promoción de la implementación del GASP y GASR en la Región.

2.5 El RASG-PA es el primer grupo regional sobre seguridad operacional que fue establecido y la OACI ahora está considerando que el mismo mecanismo sea implantado por otras regiones de la OACI.

3. Conclusión

3.1 El establecimiento del RASG-PA para la cooperación y armonización regional para la implementación de iniciativas y mejoras de la seguridad operacional está cumpliendo con los objetivos de la GSI/5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de seguridad operacional.

3.2 Sin embargo, el éxito del RASG-PA depende del compromiso, participación y contribuciones de sus miembros tanto de Estados e industria por igual, con apoyo financiero y en especie. Los resultados a la fecha se han logrado solamente con el apoyo en especie por parte de los miembros del RASG-PA tales como el auspicio de eventos, provisión de expertos, contribuciones a los proyectos, e intercambio de información y herramientas sujetas a derecho de propiedad sobre seguridad operacional. Los donadores de apoyo en especie incluyen a Colombia, Costa Rica, Estados Unidos (CAST), Jamaica, ACI/LAC, BOEING, COCESNA (ACSA), IATA, IFALPA y Shell Aviation. Se requiere que el apoyo en especie continúe y crezca, y es necesario asegurar financiamiento para que el RASG-PA continúe cumpliendo sus objetivos.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a revisar el contenido de esta nota y considerar adoptar el siguiente proyecto de conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN C/CAR/DCA/10/XX GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL - PANAMERICANO

Que los Estados y Territorios del C/CAR:

- a) apoyen al RASG-PA asignando representantes de un nivel apropiado para asistir a las reuniones y participar en los proyectos; aporten contribuciones que incluyan expertos, capacitación, auspicio de eventos, e intercambio de información, experiencias y herramientas de la seguridad operacional de la aviación; y
- b) aseguren la asistencia de gerentes de seguridad operacional de alto nivel de la Autoridad de Aviación Civil, operadores de aeropuertos, ANSPs y representantes de líneas aéreas a la reunión RASG-PA/02 y al seminario que se llevarán a cabo en Colombia del 2 al 6 de noviembre de 2009.

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

Antecedentes

Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia

Resolvió que los citados planes [*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*] sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Reconoció la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

Reconoció que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

Instó a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

Términos de Referencia

El RASG-PA se establece como el punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NACC), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

Esto se logrará mediante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria.

Corto plazo

Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

Largo plazo

- 1) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basada en la performance para la región panamericana, a través de:
 - a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - c) El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
 - d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

APÉNDICE B

Estructura Organizacional

Membresía del RASG-PA

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

- Con el propósito de elegir al Presidente y Vicepresidentes, la Región CAR será dividida en subregiones como Estados de habla inglesa y Estados de habla hispana. Por lo tanto, para la elección del Presidente y Vicepresidentes, las regiones/subregiones son como sigue:
 - (a) NAM (1); (b) Estados CAR de habla inglesa (CAR-E) (1); (c) Estados CAR de habla hispana (CAR-S) (1); (d) SAM (2). En total, serán cinco representantes regional/sub-regional, incluyendo al Presidente.

Presidente (Estado NAM/CAR-E/CAR-S/SAM)

Vicepresidentes (4) - Posteriormente a la elección del Presidente, los Vicepresidentes serán elegidos de las regiones/subregión(es) restantes

Directores de OACI NACC/SAM (1 como Secretario)

Sede de la OACI

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

Organizaciones Internacionales

Grupos de Seguridad Operacional de las Regiones NAM/CAR/SAM

Fabricantes

- Los Estados Contratantes de la OACI de fuera de la región, otras organizaciones representativas, o cualquier entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación podrán ser invitados a unirse como miembros u observadores del grupo, como lo decida el RASG-PA.

Comité Directivo Ejecutivo

Se establecerá un Comité Directivo Ejecutivo conformado por representantes de los Estados, Organizaciones Internacionales y la industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que las iniciativas de seguridad operacional sean cumplidas de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Directivo Ejecutivo:

- a) proponga el programa de trabajo del RASG-PA;
- b) coordine las actividades del RASG-PA y todas las iniciativas del GASP/GASR relacionadas con la seguridad operacional;
- c) ajuste, según sea necesario, la estrategia y actúe como un órgano consultor de los miembros del RASG-PA;
- d) realice un análisis del entorno de la seguridad operacional para el RASG-PA; y
- e) emprenderá cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

APÉNDICE C

PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (RASG-PA/01)

CONCLUSIONES/DECISIONES

CONCLUSIÓN RASG-PA/01/1

RECOMENDACIONES DEL RASG-PA/01 SOBRE EL GSI/7 - LA IMPLANTACIÓN CONSECUENTE DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Que:

- a) el RASG-PA/01 envíe las recomendaciones que se presentan en **Apéndice** a esta parte del Informe, en relación a la implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para la consideración y priorización del Comité Ejecutivo del RASG-PA; y
- b) que el Comité Ejecutivo del RASG-PA conceda alta prioridad a las recomendaciones, tomando en cuenta el bajo nivel de madurez en la implantación del SMS en la región, la fecha inminente de aplicación de los SMS SARPS; y la importancia del SMS.

DECISIÓN RASG-PA/01/2

APOYO AL PROYECTO PILOTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN OMAS DEL SRVSOP

Tomando en consideración las mejores prácticas de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial, el RASG-PA apoya el proyecto piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional

CONCLUSIÓN RASG-PA/01/3

OPCIONES PARA FINANCIAR PROYECTOS DEL RASG-PA

Que el Comité Ejecutivo del RASG-PA, busque alternativas de financiamiento/ otros apoyos para proyectos del RASG-PA, incluyendo, pero no limitado a la ISSG y otros socios de la industria, IFFAS, proveedores de seguros de aviación, GEASSA/Transport Canada, U.S. Trade Development Association, y otras instituciones y organizaciones que tengan un gran interés en la seguridad operacional de la aviación; y que los resultados sean reportados a la próxima reunión del RASG-PA en el 2009.

CONCLUSION RASG-PA/01/4

**ENFOQUE REGIONAL HACIA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL PLAN GLOBAL DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

Que:

- a) el Comité Ejecutivo del RASG-PA adopte los formularios marco de la performance (PFF) en el **Apéndice** a esta parte del Informe y establezca plazos en un corto, mediano y largo plazo para completar los objetivos del GASP/GASR, en consulta con los miembros del RASG-PA;
- b) el RASG-PA utilice los formularios marco de la performance como una herramienta de gestión para el uso de los Estados, organizaciones sub-regionales y la región para observar el progreso de la implementación del GASP/GASR.

CONCLUSIÓN RASG-PA/01/5

**INICIATIVA DE AUMENTO DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE ALTA**

Para evitar la duplicación de esfuerzos que el Comité Ejecutivo del RASGPA analice el alcance y objetivos de la iniciativa para aumentar la seguridad operacional (SEI) de ALTA y recomiende las acciones que sean necesarias.

APÉNDICE D**CONCLUSIONES Y ACCIONES ACORDADAS DE LA REUNIÓN RASG-PA ESC/2**

(disponibles en idioma Inglés únicamente)

Conclusion RASG-PA ESC/2/1 Working Paper on Multi-National Recognition of AMOs

A working paper should be developed and presented at RASG-PA/02 that supports multi-national recognition of certification and surveillance of AMOs throughout the Pan-American Regions.

Conclusion RASG-PA ESC/2/2 Ramp Inspection Results Data Sharing

That States in the Pan-American Regions should be encouraged to share data concerning ramp inspections through the web-based system known as IDISR developed by the Latin American RSOO (SRVSOP) as a means of identifying hazards and trends using the standard format as provided in ICAO Doc 8335.

Action Item RASG-PA ESC/2/3 Multi-National Recognition of AMOs and Ramp Inspection Data Sharing

- a) ICAO Lima Office/FS Officer to prepare working papers in coordination with ICAO Headquarters that address the above conclusions; and
- b) working papers to be coordinated with members of the ESC.

Conclusion RASG-PA ESC/2/4 Use of Performance Framework Forms (PFFs)

That:

- a) the forms be revised in accordance with the form presented during the teleconference of 12 February 2009, attached as **Appendix A** to this part of the report;
- b) the forms be used to establish time-frames and align Safety Enhancement Initiatives (SEIs) in relation to the objectives of Global Safety Initiatives (GSIs) that the RASG-PA has already progressed through the establishment of projects;
- c) the forms also be used as a high-level summary of the progress made with existing projects; and
- d) contemporary project management software that is sufficiently robust should be used as the means to manage individual projects.

Action Item RASG-PA ESC/2/5 Use of Performance Framework Form (PFFs)

PFFs will be updated to include time-frames for the completion of the objectives of the GSIs already progressed by RASG-PA through a drafting group consisting of:

Oscar Quesada, ICAO SAM Office
 Gerardo Hueto, ISSG/Boeing
 Mauricio Morán, IATA
 Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino, Brazil
 Mitch Fox, ICAO HQ

Conclusion RASG-PA ESC/2/6 Targeted Training Programmes

That available training programmes be assessed, selected and used by RASG-PA members to address identified safety risks and then aligned with the corresponding GSIs of the Global Aviation Safety Plan (GASP).

Action Item RASG-PA ESC/2/7 Follow-up on Targeted Training Programmes

U.S./CAST and COCESNA/ACSA representatives agreed to assess, align and follow-up on relevant outside training including available Flight Safety Foundation training.

Conclusion RASG-PA ESC/2/8 FOQA Data Sharing

That:

- a) COCESNA/ACSA consult with other States whose air operators share FOQA data; and
- b) the successful outcome of this project is intrinsically linked with the legal aspects and outcomes of Project 1 – Protection of Safety Information.

Action Item RASG-PA ESC/2/9 ATOS Information to COCESNA/ACSA

The U.S./CAST member will forward applicable ATOS information to COCESNA/ACSA with special emphasis on de-identification of data.

Conclusion RASG-PA ESC/2/10 Working Paper on Safety Information

That:

- a) the working paper should continue as a “living document” to assist RASG-PA in the development of future work programmes and to prioritize RASG-PA efforts based upon data-driven identified risks. Moreover, this document will form the basis for a future RASG-PA annual safety report;
- b) in the future, the data gathered and analyzed should create a more proactive and predictive approach towards risk analysis;
- c) the Regions should increase the rate of reporting accidents and serious incidents through the use of ECCAIRS; and
- d) RASG-PA members will use the CAST/ICAO Taxonomy.

Action Item RASG-PA ESC/2/11 ALTA Safety Meeting Results

The ALTA member will provide the results of the ALTA Safety Meeting to the RASG-PA Secretary for distribution to the ESC.

Conclusion RASG-PA ESC/2/12 Determination of Top 3 Data-Driven Risk Areas

The top three data-driven risk areas based on the data presented by ICAO, IATA, BOEING and CAST were:

1. Runway Excursions
2. CFIT (controlled flight into terrain)
3. LOC-I (loss of control in flight)

Conclusion RASG-PA ESC/2/13 Revision of Project on GSI/12 and Numbering System for RASG-PA Projects

That:

- a) Project 2 be redefined with focus on the identification of trends and hazards; FS Officer/ICAO Lima will be the focal point for this effort;
- b) future projects under GSI/12 be focussed on mitigating identified risks;
- c) short, medium and long-term mitigating measures be identified through this process; and
- d) the numbering system for projects be revised to a more user friendly system that pairs each project with its associated GSI with the project phases identified by letters. Consequently, Project 1 will be referred to as Project GSI/3A, Project 2 will be referred to as Project GSI/12B, and Project 3 will be referred to as Project GSI/2A – GSI/12C.

Action Item RASG-PA ESC/2/14 Targeted Training, Working Groups, and Working Paper on Accident and Incident Trends

Available training, seminars, courses, etc. will be aligned against identified risks in accordance with the GSIs through an ESC working group. The working group will be led by Mr. Glenn Michael, U.S./CAST; ICAO will provide support through Mr. Mitch Fox.

The working paper presented to the ESC on accident and incident trends within the Pan-American Regions will be further developed by Gerardo Hueto, ISSG/Boeing, supported by Mitch Fox, ICAO Headquarters, and Glenn Michael, U.S./CAST, as focal points with support from other ESC members as required. The resulting paper will become the basis for a future RASG-PA annual safety report. Moreover, the paper will identify short, medium and long-term goals and safety enhancement initiatives that will be aligned with GSIs.

Conclusion RASG-PA ESC/2/15 Plan for SMS Training Capabilities

That:

- a) a plan should be developed to establish self-sustaining SMS training capabilities within the Regions using the ICAO developed course materials; and
- b) Civil Aviation Authorities should avail themselves of the ICAO SSP courses as a means to develop a harmonized implementation approach.

Action Item RASG-PA ESC/2/16 Presentations on SMS and SSP at RASG-PA/02

Presentations for the RASG-PA/02 meeting will be organized to update the members on the status of implementation of SMS/SSP. The presentations will comprise the following:

- a) Presentation on the part of an air operator with extensive experience in SMS – American Airlines, to be organized by Boeing;
- b) Presentation by an experienced regulator overseeing air operator SMSs – Transport Canada, initial contact will be made by ICAO Headquarters;
- c) Status of RSOOs in implementing the Costa Rica GASR Workshop recommendations within the Pan-American area;
- d) Update by ICAO on the implementation of SSPs, including any lessons learned; and
- e) Air operators SMS implementation status, to be given by ALTA

Conclusion RASG-PA ESC/2/17 CAST Safety Enhancements

CAST Safety Enhancements should be identified in support of each prioritized data-driven risk area.

Action Item RASG-PA ESC/2/18 Analysis of CAST Safety Enhancements (SEs)

Mr. Glenn Michael will review the list of CAST SEs against the safety trend analysis to be conducted in preparation for RASG-PA/02 and recommend where the CAST SEs may be useful in mitigating identified risks. This will be included in the working paper that presents the accident/incident data and the analysis of that data being led by Mr. Gerardo Hueto, ISSG/Boeing.

Action Item RASG-PA ESC/2/19 Standard Article on RASG-PA

ICAO will develop a “standard” article describing the RASG-PA and its activities for members to use in publications and for presentations/press conferences.

Action Item RASG-PA ESC/2/20 Draft Agenda for RASG-PA/02

A draft agenda will be prepared by the Secretariat by mid-May and forwarded for review by all ESC members. The review of the agenda by members of the ESC should be completed by the end of May so that the preliminary agenda can be circulated to all RASG-PA members on a timely basis.