



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

ANI/WG/2 — NI/14
19/05/15

**Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las
Regiones NAM/CAR (ANI/WG/2)**
Puntarenas, Costa Rica, 1 al 4 de junio 2015

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Desarrollos Globales/Regionales de Navegación Aérea
3.1 Declaración de Puerto España**

**GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN —
PANAMÉRICA (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información presenta los antecedentes, integración y resultados de las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA); así como las metas regionales de las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España*.

El RASG-PA desarrolla iniciativas de seguridad operacional y proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación siguiendo el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI y el Anexo 19, para reducir el índice de accidentes mortales en Panamérica.

<i>Objetivos Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI• Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i>• Informe de la Reunión Plenaria Anual RASG-PA/7, Willemstad, Curazao, 11 al 12 de septiembre de 2014• Página web de RASG-PA: www.icao.int/rasgpa

11.1 El RASG-PA se creó en noviembre de 2008 para contribuir con el desarrollo y funcionamiento de un sistema de seguridad operacional basado en la performance en Panamérica.

1.2 Su misión es fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil en Panamérica mediante la coordinación y la colaboración de todas las partes interesadas de la aviación bajo el liderazgo de la OACI.

1.3 La visión del RASG-PA es que todas las partes interesadas de la aviación trabajen para reducir los riesgos de seguridad operacional en Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y Sudamérica a través de esfuerzos armonizados y coordinados de mitigación dirigidos a promover la ejecución de iniciativas de seguridad operacional.

1.4 Las actividades del RASG-PA de seguridad operacional están alineadas para atender los objetivos del GASP prestando asistencia práctica a los Estados en sus respectivas regiones. Además, constituyen un canal oficial de información que permite a la OACI seguir los avances en la ejecución del GASP en todo el mundo.

1.5 El RASG-PA está integrado por representantes de todos los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y SAM de la OACI y de organismos internacionales y de la industria, entre los que se cuentan Air Safety Support International (ASSI) del Reino Unido, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Airbus, la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Boeing, la Organización de Servicios de Navegación Aérea (CANSO), el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), Embraer, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP).

1.6 El Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA se compone de dos Co-Presidentes que representan a los Estados/Territorios y a las organizaciones internacionales y la industria, respectivamente, cuatro vicepresidentes en representación de los Estados y representantes de organismos internacionales. Actualmente, la copresidencia corresponde a Curazao y Boeing, y las cuatro vicepresidencias a Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos. La OACI se encuentra representada a través de sus oficinas regionales NACC (Secretaría) y SAM.

1.7 El RASG-PA estableció los siguientes equipos (véase el **Apéndice A**):

- a) el informe anual de seguridad operacional — Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)
- b) la instrucción en seguridad operacional de la aviación — Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASST)
- c) el análisis de la información — Equipo de Análisis de Asuntos (IAT)
- d) la seguridad operacional de la aviación regional — Panamérica — Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)

2. Discusión

2.1 Metas regionales de seguridad operacional y Prioridades

2.1.1 Las metas regionales de seguridad operacional están establecidas en dos documentos:

- La *Declaración de Bogotá*: aprobada por la Décimo Tercera Reunión de las Autoridades de la Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/13) celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013. Disponible en <http://bit.ly/1F6chFgy>
- La *Declaración de Puerto España*: aprobada por la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 de abril de 2014. Disponible en <http://bit.ly/1FHU6v7>

2.1.2 La Quinta Edición del informe anual de seguridad operacional (ASR) del RASG-PA revela que los tres riesgos principales en la Región Panamericana siguen siendo la Excursión de la pista (RE), el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la Pérdida de control en vuelo (LOC-I). Recientemente, se añadió a la lista la Colisión en vuelo (MAC) como la cuarta área de riesgo en la Región.

2.1.3 Estas áreas de riesgo se consideran entre las prioridades máximas del programa de trabajo del RASG-PA mediante el desarrollo de las Iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) y los correspondientes Planes detallados de implementación (DIP).

2.1.4 La meta de seguridad operacional del RASG-PA es “utilizando como referencia el 2010, reducir el riesgo de mortalidad para las operaciones Parte 121 o equivalentes en 50% para el año 2020 en Latinoamérica y el Caribe”, considerando lo siguiente:

- a) se entiende por riesgo de mortalidad el equivalente de pasajeros fallecidos por millón de salidas;
- b) el nivel de referencia del riesgo de mortalidad (promedio de cinco años) era de 0.6 en 2010 para Latinoamérica y el Caribe;
- c) la meta del RASG-PA es alcanzar un riesgo de mortalidad de 0.3 en el 2020 en Latinoamérica y el Caribe;
- d) se calcula que las SEI aplicadas en el período 2010-2013 permitieron reducir el riesgo de mortalidad en 24% en Latinoamérica y el Caribe; y
- e) el riesgo de mortalidad calculado hasta 2013 es de 0.4 en Latinoamérica y el Caribe.

2.2 Actividades e iniciativas del RASG-PA para mejorar la seguridad operacional

2.2.1 Aun contando con recursos limitados y baja participación de las autoridades de aviación civil en sus actividades y proyectos, el RASG-PA ha logrado con gran compromiso y dedicación llevar a cabo exitosamente sus tareas, refiérase al **Apéndice B**.

2.2.2 Los materiales didácticos y documentación del RASG-PA están disponibles en el sitio web del grupo: www.icao.int/rasgpa.

2.3 Desafíos regionales del RASG-PA

2.3.1 Panamérica se enfrenta con muchos desafíos para mejorar los niveles de seguridad operacional, tales como fortalecer el grado de Implementación efectiva (EI) de los ocho Elementos críticos (CE) según los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, aumentando los recursos humanos y económicos de los Estados y acelerando la implementación de los Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de la OACI en los Estados y los proveedores de servicios, respectivamente.

3. Conclusión

3.1 El RASG-PA está alcanzando su objetivo de mejorar la seguridad operacional en Panamérica reduciendo la duplicación de esfuerzos en recursos humanos y económicos.

3.2 El RASG-PA sirve como punto focal en Panamérica para los asuntos relativos a la seguridad operacional, para asegurar la armonización y coordinación de esfuerzos para reducir los riesgos de la seguridad operacional mediante la colaboración de las partes interesadas.

3.3 La coordinación de las actividades y el intercambio de información con la Sede de la OACI, el Grupo Regional de Ejecución y Planificación de la Región del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) y las respectivas Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) están en manos de la Secretaría, con lo que se evita la redundancia y se hace un uso óptimo de los recursos.

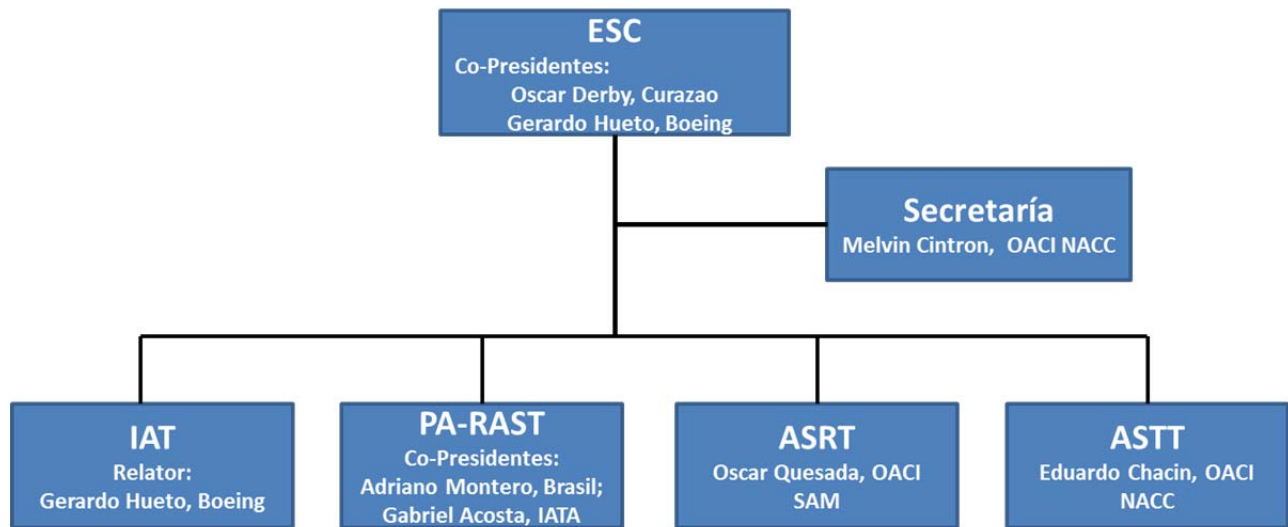
3.4 El éxito y la continuidad del RASG-PA y el consecuente fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación en Panamérica dependerán del compromiso, la participación y los aportes de sus miembros.

APÉNDICE A

ORGANIGRAMA DEL RASG-PA

RASG-PA

(Estados/Territorios Panamericanos, Organizaciones Internacionales e Industria)



**ESC: Comité Directivo Ejecutivo ; IAT: Equipo de Análisis de Información ;
PA-RAST: Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica
ASRT: Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional ; ASTT: Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación**

APÉNDICE B

ACTIVIDADES E INICIATIVAS DEL RASG-PA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL

1.1 Entre los principales resultados de las actividades del RASG-PA pueden citarse las siguientes:

- a) cinco cumbres panamericanas de seguridad operacional de la aviación;
- b) cinco ediciones del informe anual de seguridad operacional del RASG-PA;
- c) propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional;
- d) *Guía práctica para la reducción del riesgo de salida de pista (RERR)* (2ª versión);
- e) encuestas a los explotadores aéreos sobre las políticas relativas a las maniobras de motor y al aire y de aproximación inestable para formular estrategias de mitigación;
- f) distribución del *Manual de maniobras avanzadas* a todos los explotadores aéreos;
- g) realización de diez seminarios/talleres del RASG-PA sobre seguridad operacional de la aviación;
- h) *Guía práctica del piloto monitoreando*;
- i) *Manual de orientación sobre el mantenimiento de pistas* con arreglo a las disposiciones del Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI;
- j) material didáctico para instrucción en seguridad operacional de la aviación disponible en el sitio web del RASG-PA;
- k) normalización de la instrucción en CFIT que brindan los explotadores de toda la región;
- l) cuatro documentos de Asesoramiento en seguridad operacional (RSA) del RASG-PA
- m) Equipos de seguridad operacional en la pista (RST) creados en diversos aeropuertos;
- n) primer Seminario de legislación aeronáutica para la protección de la información sobre seguridad operacional;
- o) el RASG-PA firmó el primer Memorando de acuerdo (MOU) con el Equipo Estadounidense de Seguridad de la Aviación Comercial (U.S. CAST) sobre intercambio de información (ASIAS); y
- p) el RASG-PA firmó un MOU con la IATA sobre intercambio de información de la base de datos FDX (datos de vuelo).

1.2 En colaboración con varios miembros del RASG-PA, el Grupo también trabaja en otros proyectos que apuntan a reforzar la seguridad operacional, como:

- a) el uso uniforme de la fraseología normalizada en español e inglés de acuerdo con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) de la OACI;
- b) el establecimiento de una Comisión centroamericana para la prevención e investigación de accidentes e incidentes;
- c) un programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQC) en Centroamérica;
- d) un programa de reducción de los choques con aves; y

- e) la formulación de indicadores para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil.