



RASG-PA/02 – NE/18
04/11/09

Organización de Aviación Civil Internacional
**Segunda Reunión de Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamericano
(RASG-PA/02)**
Bogotá, Colombia, 3 al 6 de noviembre de 2009

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Taller sobre los Sigüientes Pasos del Plan Global OACI para la Seguridad
Operacional de la Aviación**

6.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se llevó a cabo un taller utilizando el proceso de la hoja de ruta con el fin de identificar las acciones recomendadas para los principales factores de riesgo dentro de la Región.

6.2 Todas las acciones recomendadas, acordadas por la Reunión, fueron evaluadas con relación a su impacto en la seguridad operacional y su factibilidad de implantación y luego se estableció un indicador para asignar prioridades.

6.3 El primer factor de riesgo revisado por la Reunión fue las excusiones en pista, la Reunión tuvo un productivo debate y acordó las acciones recomendadas que se presentan en el **Apéndice A** de esta parte del informe. La Reunión tomó nota que los esfuerzos para la implantación de algunas acciones recomendadas podrían ya haber sido discutidos por el GREPECAS y que era necesaria una coordinación apropiada para evitar la duplicación de esfuerzos.

6.4 Seguidamente, la Reunión decidió continuar con el análisis de los accidentes debido a la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I), sin embargo, la Reunión observó que existía la necesidad de un mejor entendimiento del tipo de accidentes que ocurren en la Región, que están bajo la categoría de LOC-I y las causas que los originan, a fin de poder determinar las acciones recomendadas. La Reunión decidió que el grupo de trabajo ad-hoc, conformado para analizar más a fondo los datos y mejoras de la seguridad operacional, revise los accidentes LOC-I y CFIT y proponga un plan de acción para la implantación para que sea considerado en la próxima reunión del RASG-PA.

Excursiones en Pista						
	Acción Recomendada	Impacto	Factibilidad	Indicador	Prioridad	Champion
1.	Aproximaciones estabilizadas (Implantación PBN) <i>Recomendación al Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS por el RASG-PA.</i>	Alto	Moderado	P2		
2.	Fomentar la implantación del EMAS donde sea posible <i>(Llevar a cabo un estudio de factibilidad previo a la implantación)</i>	Alto	Moderado	P2		
3.	Fomentar la implantación del RESA donde sea posible <i>(Llevar a cabo un estudio de factibilidad previo a la implantación)</i>	Alto	Moderado	P2		
4.	Aproximaciones estabilizadas instando su adhesión a los procedimientos de aproximación (incluyendo decisiones en todo el entorno) y aceptación por los operadores aéreos <i>(Boeing en coordinación con Airbus, el entrenamiento en Factores Humanos para seguir esta recomendación)</i>	Alto	Fácil	P1		
5.	Cumplimiento de los AIS y la notificación oportuna de los NOTAM sobre las condiciones de la pista	Medio	Fácil	P4		
6.	Fomentar la mejora de las condiciones de la pista según lo requerido por las normas del Anexo 14 de la OACI	Alto	Moderado	P3		
7.	Fomentar el mantenimiento de las condiciones de la pista según lo requerido por las normas del Anexo 14 de la OACI	Alto	Moderado	P3		
8.	Fomentar la implantación de entrenamiento en Técnicas de Mitigación del Riesgo como por ejemplo las contenidas en ALAR.	Alto	Fácil	P1		