



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMÉRICA**

(RASG-PA/4)

INFORME FINAL

Miami, Estados Unidos
19 - 21 de octubre de 2011

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME FINAL

**CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN – PANAMÉRICA**

(RASG-PA/4)

MIAMI, ESTADOS UNIDOS, 19 - 21 DE OCTUBRE DE 2011

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o relacionados con la delimitación de sus fronteras o límites.

	ÍNDICE	PÁGINA
i	Índice	i-1
ii	Reseña.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de Trabajo	ii-1
	Orden del Día.....	ii-2
	Horario	ii-4
	Programa y Método de Trabajo	ii-4
	Asistencia.....	ii-4
	Lista de Conclusiones	ii-4
	Lista de Asuntos Acordados	ii-4
iii	Lista de Participantes	iii-1
iv	Lista de Documentación	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día:	Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y horario	1-1
Cuestión 2 del Orden del Día:	Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones RASG-PA/03 RASG-PA ESC/07, ESC/08, ESC/09 y ESC/10.....	2-1
Cuestión 3 del Orden del Día:	Grupos de Trabajo del RASG-PA.....	3-1
Cuestión 4 del Orden del Día:	Proyectos de RASG-PA.....	4-1
Cuestión 5 del Orden del Día:	Plan de Actividades del RASG-PA para 2012.....	5-1
Cuestión 6 del Orden del Día:	Otros Asuntos	6-1

Reseña

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Cuarta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/4) se llevó a cabo en el Hotel Westin Colonnade, Miami, Estados Unidos, del 19 al 21 de octubre de 2011, auspiciado por Airbus.

ii.2 Ceremonia Inaugural

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Secretaria del RASG-PA, saludó a los participantes de la reunión y enfatizó los trabajos importantes a ser desarrollados en relación con la seguridad operacional a nivel Regional en las Regiones NAM/CAR/SAM. El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, dio la bienvenida a los participantes de la reunión; el Sr. Carlos Eduardo Pellegrino, Director de la Agencia Nacional de Aviación Civil, Brasil, y Co-Presidente Interino (representando a los Estados/Territorios) de RASG-PA, y el Sr. Alex de Gunten, Director Ejecutivo, ALTA, (representando a la Industria/Organizaciones Internacionales) y Co-Presidente de RASG-PA, también dieron palabras de bienvenida; y el Sr. William Bozin, Vicepresidente, Safety and Technical Affairs Américas, dio la bienvenida a los participantes a Miami e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Sr. Carlos Eduardo Pellegrino, Primer Vice-Presidente de RASG-PA, actuó como Co-Presidente Interino de RASG-PA, en ausencia del Sr. Oscar Derby, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y Co-Presidente del RASG-PA (Estado/Territorio), quien no pudo asistir; El Sr. Pellegrino y el Sr. de Gunten, presidieron conjuntamente la Reunión. La Sra. Loretta Martin, Secretaria del RASG-PA actuó como Secretaria de la Reunión asistida por los señores Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Regional Sudamérica (SAM) de la OACI; Oscar Quesada, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional SAM de la OACI; Miguel Marín, Especialista Técnico en Operaciones de Vuelo de la Sede de la OACI; Jaime Calderón, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres; Eduardo Chacín, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo; y Adolfo Zavala, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI; y Marcelo Ureña, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo de la Oficina Regional SAM de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el informe de la reunión estuvieron disponibles en estos dos idiomas.

ii.5 **Orden del Día**

La Secretaría revisó el Orden del Día, el cual fue aprobado por la Reunión como se indica a continuación:

Cuestión 1 del

Orden del Día Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y horario

Cuestión 2 del

Orden del Día Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones RASG-PA/03, RASG-PA ESC/07, ESC/08, ESC/09 y ESC/10

Cuestión 3 del

Orden del Día Grupos de Trabajo del RASG-PA

- 3.1 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)
 - 3.1.1 Informe y Programa de los Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación de 2012
 - 3.1.2 Interpretación y aplicación de las nuevas Reglas de la OACI de Operaciones sobre vuelos con mayor tiempo de desviación (EDTO) - vuelos a grandes distancias de aviones bimotores (ETOPS)/Normas de performance en operaciones de largo rango (LROPS)
 - 3.1.3 Instrucción y Gestión de Vuelos de Prueba Funcionales
 - 3.1.4 Instrumentos Electrónicos de Seguridad Operacional de la OACI
 - 3.1.5 Programa de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la OACI
 - 3.1.6 Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga (FRMS)
- 3.2 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RAST-PA)
 - 3.2.1 Informe del RAST-PA
 - 3.2.2 Beneficios de seguridad operacional de la Navegación basada en Performance (PBN)
 - 3.2.3 Colaboración entre RASG-PA y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)
 - 3.2.4 Sistema de prevención para las salidas de extremo de pista (ROPS), estrategia de implementación de Airbus y estado de implementación
- 3.3 Equipo a Cargo del Informe Anual Sobre Seguridad Operacional del RASG-PA (ASRT)
 - 3.3.1 Informe Anual 2010 de Seguridad Operacional del RASG-PA
 - 3.3.2 Información de Seguridad Operacional de Boeing

Cuestión 4 del
Orden del Día Proyectos de RASG-PA

- 4.1 Proyecto GSI-3 - Notificación Eficiente de Errores e Incidentes
- 4.2 Proyecto GSI-4 - Investigación Eficaz de Incidentes y Accidentes
- 4.3 Proyecto GSI-12 - Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional
- 4.4 Actividades del Sistema de Compartición de Análisis de Información de Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAS)
- 4.5 Estrategia de Implementación para la observancia del uso apropiado de la Fraseología normalizada en español en conformidad con PANS-ATM (Doc. 4444), Capítulo 12

Cuestión 5 del
Orden del Día Plan de Actividades del RASG-PA para 2012

- 5.1 Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2012
- 5.2 Programa de Trabajo del RASG-PA para 2012

Cuestión 6 del
Orden del Día Otros Asuntos

- 6.1 Elección de la Co-Presidencia de los Estados y del(de la) 1er Vice-Presidente
- 6.2 Anfitrión y fechas de la siguiente reunión

ii.6 **Horario**

Las sesiones de la Reunión se llevaron a cabo de 08:30 a 16:00 horas, con tres pausas.

ii.7 **Asistencia**

La reunión contó con la asistencia de 75 delegados de 16 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 7 Organizaciones Internacionales, 2 Organizaciones Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, 2 fabricantes de aeronaves y 5 representantes de la industria.

ii.8 **Conclusiones y Decisiones**

El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la manera siguiente:

CONCLUSIONES: Acciones que requieren una comunicación a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales.

DECISIONES: Acciones internas del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica.

ii.9 **Lista de Conclusiones**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
4-3	INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA	3-7
4/6	EQUIPOS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA	6-2

ii.10 **Lista de Decisiones**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
4/1	PLANES DE IMPLEMENTACIÓN DETALLADOS (DIP)	3-4
4/2	NUEVO NOMBRE PARA EL EQUIPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN	3-5
4/4	FRASEOLOGÍA NORMALIZADA EN ESPAÑOL	4-4
4/5	PROGRAMA DE TRABAJO DEL RASG-PA PARA 2012	5-3
4/7	REUNIÓN DE RASG-PA 2012	6-4

LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

Edwin Kelly
Anthony Kirchner

BAHAMAS

Patrick Rolle

BOLIVIA

Javier Puente Crespo
Marco Castrillo Franco

BRAZIL/BRASIL

Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino
Carlos Alberto da Conceição
Alvaro Ibaldo Bittencourt
Ricardo Brasil
Fernando Luis Volkmer
Joao Souza Dias Garcia

CHILE

Lorenzo Sepúlveda
Félix Martínez Baeza

COLOMBIA

Germán García Acevedo

COSTA RICA

Álvaro Vargas Segura

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

Johann Estrada Pelletier
Betty Castaing
Rubén Mercado
Claudia Roa

HAITI / HAITÍ

Jean-Marc Maurice Flambert
Joseph Laurent Dumas
Marc Paulemon

JAMAICA

Nari Williams-Singh
Hugh A. Gayle

MEXICO/MÉXICO

Carlos Espinosa Schillinger

PARAGUAY

Pablo A. Maldonado

TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO

Francis Regis
Subharaj Sarwan

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

Stephen Williams

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

John Allen
Dawn Veatch
John Barbagallo
Michele Cappelle
Ian Ross
Ed Rodriguez
Claudio Bartolucci
Paul Friedman
Glenn Michael
Thomas Winston
James Jelinski
Caitlin Locke
Jeffrey L. Kennedy

VENEZUELA

Alexis Patearroy
Héctor Castillo

ACI-LAC

Javier Martínez

AEG FUELS

Jaime Escobar

AIRBUS

William Bozin
Andreas Kohn
Harry Nelson
Michael Preis
Eric Fortunato
Mélanie Astruc
Fabrice Villaume
Sébastien Borel
Alvar Antillon
Rafael Alonso-Nivez

ALTA

Alex de Gunten
Augusto Herrera
Santiago Saltos

ARINC

Angel Lucas

AVIANCATACA

César Miranda Quesada

BOEING

Gerardo Hueto
Bob Aaron

CASSOS

Gregory Fox

COCESNA/ACSA

Sagrario Padilla Velásquez
Rodrigo Brenes

COMPLEJO EDUCATIVO PARRA-DÍAZ

Eduardo Whaite

FLIGHT SAFETY FOUNDATION

Rodolfo Quevedo

IATA

Peter Cerdá
Gabriel Acosta

IFALPA

Germán Díaz-Barriga

IFATCA

Daniela Aguerre

JETBLUE AIRWAYS

Eduardo Juranovic
David Zwegers

801 AVIATION

Alejandro Gómez

ICAO SECRETARIAT/SECRETARÍA OACI

Loretta Martin
Franklin Hoyer
Oscar Quesada
Jaime Calderón
Miguel Marín
Eduardo Chacín
Marcelo Ureña
Adolfo Zavala

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ARUBA		
Edwin Kelly Manager Airworthiness and Registration	Department of Civil Aviation	Tel. + 297-5832665 E-mail edwin.kelly@aruba.gov.aw
Anthony Kirchner Aviation Safety Inspector Airspace/Aerodromes	Department of Civil Aviation	Tel. +297-583-2665 (258) E-mail anthony.kirchner@aruba.gov.aw
BAHAMAS		
Patrick Rolle Director	Bahamas CAA	Tel. +305-606-6254 Email patrickrolle@bahamas.gov.bs
BOLIVIA		
Javier Puente Crespo Regional Manager	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. +591 776 70805 E-mail jpuente@dgac.gob.bo
Marco Castrillo Franco Jefe Estándares de Vuelo	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. +591 231 2452 E-mail marcocastrillo@yahoo.com
BRAZIL/BRASIL		
Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino Director	National Civil Aviation Agency	Tel. + 55 21 350 15124 E-mail carlos.pellegrino@anac.gov.br
Carlos Alberto da Conceição Chief of CENIPA	Aeronautical Accident Prevention and Investigation Center (CENIPA)	Tel. + 5 61 3364 8800 / 9654 8872 E-mail chefia@cenipa.aer.mil.br; cac363@gmail.com
Alvaro Ibaldo Bittencourt Air Navigation Service Providers Safety Oversight Inspection Division Manager	Brazilian ANS Safety Oversight Branch (ASOCEA)	Tel. + 55 21 81379 937 E-mail asodvi@decea.gov.br
Ricardo Brasil Air Navigation Service Providers Safety Oversight Planning Manager	Brazilian ANS Safety Oversight Branch (ASOCEA)	Tel. + 55 21 81379 937 E-mail asospl@decea.gov.br; ricardobrasil.contact@hotmail.com
Fernando Luis Volkmer Advisor	Aeronautical Accident Prevention and Investigation Center (CENIPA)	Tel. + 55 61 3364 8817 E-mail volkmerflv@cenipa.aer.mil.br
Joao Souza Dias Garcia Civil Aviation Regulation Specialist	National Civil Aviation Agency – ANAC	Tel. +5521 3501 5222 E-mail Joao.garcia@anac.gov.br
CHILE		
Lorenzo Sepúlveda Biget Director de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 4392 498 E-mail lsepulveda@dgac.cl

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Félix Martínez Baeza Jefe del Subdepartamento Transporte Público	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 4363 172 E-mail fmartinezb@dgac.cl
COLOMBIA		
Germán García Acevedo Secretario de Seguridad Aérea	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Tel. + 571 296 2028 / 413 8979 E-mail germanr.garcia@aerocivil.gov.co
COSTA RICA		
Álvaro Vargas Segura Sub Director General	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 2290 0090 / 5068826-6459 E-mail avargas@dgac.go.cr
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Johann Estrada Pelletier Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil. (IDAC)	Tel. +809-274-4322 Ext. 2304 E-mail jestrada@idac.gov.do
Betty Castaing Deputy Manager ATM	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +809-796-3902 E-mail bcastaing@hotmail.com
Rubén Mercado Encargado Depto. de Control de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil. (IDAC)	Tel. +809-796 5969 E-mail ruben1675@hotmail.com
Claudia Roa Ochoa Inspectora Examinadora	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +809-3-15-9814 E-mail croa@idac.gov.do
HAITI / HAITÍ		
Jean-Marc Maurice Flambert Director General	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509 30702 7707 E-mail jm.flambert1@gmail.com
Joseph Laurent Dumas Director	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509 352 54456 E-mail ljdumas.hcaa@yahoo.com
Marc Paulemon Technical Adviser	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. + 509 3484 3653 E-mail marcpaulemon@yahoo.com
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director, Flight Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960 3498 / 990 3469 E-mail nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
Hugh Anthony Gayle Chief Pilot	Airways Intl. Ltd. / Jamaica Air Shuttle	Tel. + 1876 923-8557 E-mail hughy73@hotmail.com
MEXICO / MÉXICO		
Carlos Espinosa Schillinger Director General Adjunto de Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. 5255 5723 9300 Ext. 18052 Email cschillinger@sct.gob.mx

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
PARAGUAY		
Pablo A. Maldonado Guerrero Jefe de la Auditoría Técnica	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)	Tel.: +595-21-230188 E-mail asedac@dinac.gov.py
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Francis Regis Executive Manager, Safety Regulations	Civil Aviation Authority	Tel. + 868 669 4251 E-mail fregis@caa.gov.tt
Subharaj Sarwan Manager, Regulations and Compliance	Civil Aviation Authority	Tel. + 868 669 4251 Mobile: +868 681 2559 E-mail fregis@caa.gov.tt
UNITED KINGDOM (On behalf of the UK Overseas Territories: Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Falkland Islands, Montserrat and Turks and Caicos Islands) / REINO UNIDO		
Stephen Williams Senior Aerodrome Inspector	Air Safety Support International	Tel. + 441 293 897018 E-mail stephen.williams@airsafety.aero
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
John Allen Director, Flight Standards Service Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267 8237 E-mail john.allen@faa.gov
Dawn Veatch Director, Western Hemisphere Office Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8900 E-mail dawn.veatch@faa.gov
John Barbagallo Manager, International Programs and Policy – Flight Standards Service, Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8070 E-mail john.barbagallo@faa.gov
Michele Cappelle Program Manager for International Strategies	Federal Aviation Administration	Tel. +202 493 5253 E-mail michele.cappelle@faa.gov
Ian Ross Desk Officer, International Affairs - Flight Standards Service, Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8098 E-mail ian.ross@faa.gov
Ed Rodriguez Desk Officer, Western Hemisphere Staff, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8907 E-mail ed.rodriguez@faa.gov
Claudio Bartolucci Desk Officer, Western Hemisphere Staff, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 385 8898 E-mail claudio.bartolucci@faa.gov
Paul Friedman Acting Manager, Airport Engineering, Office of Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267 8874 E-mail paul.friedman@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Glenn W. Michael Manager, International Operations	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 510 8009 E-mail glenn.w.michael@faa.gov
Thomas Winston Division Manager, Southern Region - Flight Standards Division, Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. + 404 305 6000 E-mail thomas.winston@faa.gov
James Jelinski Manager, Miami International Field Office, Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	Tel. + 954 641 6701 E-mail james.r.jelinski@faa.gov
Caitlin Locke Foreign Affairs Specialist	Federal Aviation Administration	Tel. +202-385-8954 E-mail caitlin.locke@faa.gov
Jeffrey L. Kennedy Deputy Chief Eastern Region	National Transportation Safety Board	Tel. +305-597-4625 E-mail Jeffrey.kennedy@ntsb.gov
VENEZUELA		
Alexis Patearroy Inspector Seguridad Operacional	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 0212 277 4476 E-Mail apatearroy@inac.gob.ve
Héctor Castillo Inspector Operacional	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 58 416 5430 340 E-mail hector.castillo@inac.gob.ve
INTERNATIONAL ORGANIZATIONS / ORGANIZACIONES INTERNACIONALES		
ACI-LAC		
Javier Martínez Botacio Director General	ACI-LAC	Tel. +593-2254-4900 Ext. 2462 E-mail jmartinez@aci-lac.aero
AEG FUELS		
Jaime Escobar Director LATAM/CAR	AEG Fuels	Tel. + 1786 375 1629 E-mail jescobar@aegfuels.com
AIRBUS		
William Bozin VP Safety and Technical Affairs	Airbus Americas	Tel. + 202 331 2239 E-mail bill.bozin@airbus.com
Andreas Kohn Head of International Airworthiness Cooperation	Airbus SAS	Tel. + 33 561 93 43 34 E-mail andreas.kohn@airbus.com
Harry Nelson Flight and Integration Tests Deputy	Airbus SAS	Tel. + 33 562 11 0640 E-mail harry.nelson@airbus.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Michael J. Preis Safety Manager/Flight Instructor – TCE	Airbus Americas Customer Services, Inc	Tel. + 305 710 1639 E-mail mike.preis@airbus.com
Eric Fortunato Head of ETOPS/LROPS/EDTO Programs	Airbus SAS	Tel. + 33 561 93 4799 E-mail eric.fortunato@airbus.com
Mélanie Astruc Airbus Product Safety Project Coordinator	Airbus	Tel. +33 6 17 10 2850 E-mail melanie.astruc.external@airbus.com
Fabrice Villaume ROPS Program Director	Airbus	Tel. +33 6 78 79 96 51 E-mail fabrice.villaume@airbus.com
Alvar Antillon Flight Instructor Pilot	Airbus	Tel. +305 505 709 E-mail alvar.antillon@airbus.com
Sebastien Borel Head of Sales	Airbus Quovadis France	Tel. +33 677 382126 E-mail sebastien.borel@quovadisway.com
Rafael Alonso-Nivez Sales Manager	Airbus Quovadis	Tel. 33 6 88 47 4052 E-mail Rafael.alonso@quovadisway.com
ALTA		
Alex de Gunten Director Ejecutivo	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. + 1786 388 0222 E-mail adegunten@alta.aero
Augusto Herrera Safety Advisor	ALTA– Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. +5731 56072052 E-mail aherrera@alta.aero
Santiago Saltos Industry Affairs Manager	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. + 1786 522 0222 E-mail ssaltos@alta.aero
ARINC		
Angel Lucas Marketing Director	ARINC	Tel. + 1 305 263 5772 E-mail alucas@arinc.com
AVIANCA-TACA		
César Miranda Quesada Administrador de Seguridad Operacional	AviancaTaca	Tel. + 506 2242 1097 E-mail cesar.miranda@aviancataca.com
BOEING		
Gerardo Hueto Deputy Chief-Aviation System Safety	Boeing	Tel. + 425 237 3129 E-mail gerardo.m.hueto@boeing.com
Bob Aaron Safety Pilot	Boeing	Tel.: +206-544-9660 E-mail robert.f.aaron-jr@boeing.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
CASSOS		
Gregory Fox Coordinator	Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System	Tel. + 876 817 9548 / 929 0951 E-mail gfox@cwjamaica.com; adminofficer@rasos.org
COCESNA		
Sagrario Padilla Velásquez Asesora Legal	ACSA	Tel. + 8826 61 93 E-mail padillaz@racsa.co.cr
Rodrigo Brenes Inspector / Coordinador SSP/SMS	ACSA	Tel. +506 88 82 3535 Email rbrenes@cocesna.org
COMPLEJO EDUCATIVO PARRA-DÍAZ C.A.		
Eduardo Whaite Captain-Pilot	Complejo Educativo Parra-Díaz C.A.	Tel. + 001 954 5622976 E-mail whaite@hotmail.com
FLIGHT SAFETY FOUNDATION		
Rodolfo Quevedo Deputy Director, Technical Programs	Flight Safety Foundation	Tel. +703-739-6700 / 201-921-3983 E-mail quevedo@flightsafety.org
IATA		
Peter Cerdá Regional Director The Americas and Atlantic	IATA	Tel. +1305 266 7718 E-mail cerdap@iata.org
Gabriel Acosta SO & I Manager for LATAM	IATA	Tel. + 593 98 140429 E-mail acostag@iata.org
IFALPA		
Germán Díaz Barriga Executive Vice President CAR/SAM Region	IFALPA	Tel. + 5255 5091 5954 E-mail atecnicos@aspa.org.mx
IFATCA		
Daniela Aguerre Air Traffic Controller	FAA-NATCA Pilot/Controller Liaison	Tel. +954 309 8514 E-mail dannynatca@aol.com
JETBLUE AIRWAYS		
Eduardo Juranovic Manager International Operations	JetBlue Airways	Tel. + 718 709 3595 E-mail eduardo.juranovic@jetblue.com
David Zwegers ASAP Analyst	JetBlue Airways	Tel. + 404 312 4576 E-mail david.zwegers@jetblue.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
801 AVIATION		
Alejandro Gomez Director	801 Aviation	Tel. + 9544728624 E-mail agomezo@yahoo.com
ICAO / OACI		
Loretta Martín Regional Director Directora Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel.: + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Franklin Hoyer Regional Director Director Regional	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel. + 511 611 8686 E-mail mail@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Oscar Quesada Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel. + 511 611 8686 E-mail mail@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Miguel Marín Technical Officer, Flight Operations Especialista Técnico en Operaciones de Vuelo	ICAO Headquarters Sede de la OACI	Tel. + 514 954 8219 E-mail mmarin@icao.int Web www.icao.int
Jaime Calderón Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jcalderon@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Eduardo Chacín Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail echacin@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Marcelo Ureña Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel. + 511 611 8686 E-mail murena@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Adolfo Zavala Regional Officer, Air Traffic Management, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail azavala@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int

LISTA DE DOCUMENTACIÓN

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev.	1	Orden del día provisional, método de trabajo y horario de la reunión RASG-PA/04	28/09/11	Secretaría
NE/02	2	Revisión de las conclusiones y decisiones de la Reunión RASG-PA/03 y de las reuniones del RASG-PA ESC/07, ESC/08, ESC/09 y ESC/10	29/08/11	Secretaría
NE/03	3.1.1	Informe y Programa de los Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación 2012	10/10/11	Secretaría
NE/04	3.1.4	Herramientas Electrónicas de Seguridad Operacional de la OACI	26/09/11	Secretaría
NE/05	3.1.5	Programa de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) y Sistemas De Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la OACI	14/09/11	Secretaría
NE/06	3.1.6	Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga (FRMS)	14/09/11	Secretaría
NE/07	3.2.1	Informe del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RAST-PA) del RASG-PA	07/10/11	Secretaría
NE/08 Rev.	3.3.1	Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA	11/10/11	Secretaría
NE/09	4.1	Protección de la Información de Seguridad Operacional	28/10/11	Secretaría
NE/10	4.5	Estrategia de Implementación para la observancia del uso apropiado de la fraseología normalizada en español en conformidad con PANS-ATM (Doc 4444), Capítulo 12	27/09/11	Secretaría
NE/11	5.1	Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación	25/09/11	Secretaría
NE/12	5.2	Programa de Trabajo del RASG-PA 2012	26/09/11	Secretaría
NE/13	4.1	Acciones alternativas para mitigar la falta de legislación para proteger la información de seguridad operacional	12/10/11	Brasil
NE/14	6.2	Reunión del RASG-PA/05 2012	06/10/11	Secretaría
NE/15	6	Revisión de la Modificación Propuesta al Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)	04/10/11	Secretaría
NE/16	4.2	Actualización del Grupo Regional de Investigación de Accidentes de Centroamérica	04/10/11	COCESNA
NE/17	4.3	Intercambio de información	28/09/11	COCESNA

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/18	6	Vigilancia de La Seguridad Operacional en el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño (SISCEAB)	06/10/11	Brasil
NE/19	3.3	Prevención de incidentes a través de lecciones aprendidas entre prestadores de servicios de tránsito aéreo y aeródromos y operadores aéreos	12/10/11	Colombia
NE/20	3.2	Programa ACI APEX en seguridad operacional	12/10/11	ACI-LAC
NE/21	3.1.6	Elaboración de programa de gestión de riesgo de fatiga	14/10/11	Brasil
NE/22	6	Programas de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil	14/10/11	Brasil
NE/23	3.1.5	Situación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en Brasil	14/10/11	Brasil
NE/24	4.3	El Grupo Brasileño De Monitoreo De Datos De Vuelo Y Intercambio De Datos De Tendencias FDM-Brasil	14/10/11	Brasil
NE/25	3.1.5	El SSP de la ANAC de Brasil y sus herramientas de identificación de peligro	14/10/11	Brasil
NE/26	6	Resultado del Seminario Regional sobre Seguridad Operacional en Pista de la OACI/FAA/IFATCA para las Regiones NAM/CAR/SAM	18/10/11	Secretaría
NE/27	6	Reporte de seguridad aérea en la Región CAR/SAM	18/10/11	IATA

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	---	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	14/10/11	Secretaría
NI/02	3.2.3	Adaptación de las recomendaciones del RASG-PA al español	06/10/11	Secretaría
NI/03	6	Estado de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación en las Diferentes Regiones de la OACI	05/10/11	Secretaría
NI/04	4.3	Proyecto GSI-12 del RASG-PA: Informe del análisis de datos de vuelo	12/10/11	Colombia
IP/05	3.1.6	Proposed Flight And Duty Regulations <i>Disponible únicamente en inglés</i>	27/09/11	Estados Unidos
IP/06	3.1.6	Proposed crewmember and dispatcher training regulations <i>Disponible únicamente en inglés</i>	27/09/11	Estados Unidos
NI/07	4.5	Reglas que establecen la utilización de la fraseología aeronáutica, como modelo a seguir para su implementación en las regiones (NACC/SAM)	14/10/11	México

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	3.1.2	EDTO (ETOPS/LROPS), interpretation and application of new ICAO rules	Airbus
2	3.1.3	Functional Check Flight Training & Management	Airbus
3	3.2.2	PBN, Safety Benefits of Performance Based Navigation	Quovadis
4	3.2.4	ROPS, Airbus Implementation Strategy and Implementation Status	Airbus
5	3.3.2	Boeing Safety Information	Boeing
6	4.4	The Aviation Safety Information Analysis and Sharing (ASIAS) System Activities	Estados Unidos

Todas las notas de estudio, notas de información y presentaciones están disponibles para descargar en:

<http://www.mexico.icao.int/Meetings/RASGPA4.html>

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y horario**

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 Rev. invitando a la Reunión a aprobar el orden del día provisional de la reunión así como el horario tentativo. La Reunión aprobó el Orden del Día como se incluyó en la sección de la reseña de este informe y al horario como se presentó en el Apéndice B a la NE/01.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones RASG-PA/03,
RASG-PA ESC/07, ESC/08, ESC/09 y ESC/10**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Secretaría presentó la NE/02, que revisó el estado actual de las conclusiones y decisiones de la Reunión RASG-PA/3 y del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) desde la RASG-PA/3, que se celebró en Punta Cana, República Dominicana, en octubre de 2010.

2.2 La Reunión RASG-PA/3 aprobó 5 conclusiones y 3 decisiones. De estas, las Conclusiones RASG-PA/3/2, 3/4, 3/5, 3/8 y las Decisiones RASG-PA/3/1, 3/3 y 3/7 fueron finalizadas. La decisión que permaneció válida fue la RASG-PA/3/6, que se relaciona con el Proyecto RASG-PA GSI/3.A, “*Un marco de referencia legislativo para proteger la información de la seguridad operacional*”. El estado de esta decisión se revisó bajo la cuestión 4 del orden del día.

2.3 El Comité Directivo Ejecutivo ha celebrado 5 reuniones desde la reunión RASG-PA/3, y también ha sostenido teleconferencias mensuales para completar su programa de trabajo. Como resultado de estas reuniones, el ESC formuló 31 decisiones. De estas conclusiones, el ESC ha finalizado 19 decisiones. Las decisiones válidas que quedan son ESC 4/2, 8/4, 8/6, 10/2, 10/3, 10/4, 10/5, 10/6, 10/7, 10/7, 10/8 y 10/10; las Decisiones 7/1 y 8/10 fueron reemplazadas por otras decisiones.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Grupos de Trabajo del RASG-PA**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio, notas de información y presentaciones:

- NE/03 (Secretaría); Presentación de Boeing sobre PRW; NE/04 Herramientas electrónicas de la OACI para la seguridad operacional (Secretaría); NE/05 (Secretaría); presentación de Airbus sobre ETODS; NE/06 (Secretaría); NE/21 (Brasil); IP/05 (Estados Unidos); IP/06 (Estados Unidos); NE/23 (Brasil); NE/25 (Brasil); Presentación de Airbus sobre PBN; NI/02 (Secretaría); NE/20 (ACI); Presentación de Airbus sobre ROPS; NE/07 (Secretaría); NE/08 Rev. (Secretaría); NE/19 (Colombia); Presentación de Airbus sobre Verificación de Vuelo Funcional.

3.1 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)

3.1.1 Informe y Programa de los Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación de 2012

3.1.1.1 La Secretaría presentó la NE/03 con el estado actual y las actividades futuras del Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT), anteriormente conocido como el Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de Vuelo (FSTT).

3.1.1.2 El ASTT se estableció para evaluar, identificar y categorizar instrucción disponible sobre la seguridad operacional en vuelo dedicada a las tres áreas de riesgo basadas en datos definidas por RASG-PA:

- a) Excursiones en Pista (RE)
- b) Impacto Contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT)
- c) Pérdida de Control en Vuelo (LOC-1)

3.1.1.3 Como parte de su programa de trabajo, el ASTT ha realizado talleres de Seguridad Operacional de la Aviación, recabado y publicado material sobre instrucción de la seguridad operacional de la aviación en el sitio web del RASG-PA (www.mexico.icao.int/RASGPA.html) y sostenido reuniones para asegurar la implementación de los objetivos de trabajo. La Reunión tomó nota que durante el 2011, el ASTT celebró dos reuniones en la Oficina Regional NACC de la OACI, que se ha programado un Taller RASG-PA sobre seguridad operacional en diciembre de 2011 (Caracas, Venezuela) y tomó nota sobre el plan de actividades tentativo para 2012 que se muestra en el **Apéndice A** de esta parte del informe.

3.1.1.4 La Reunión tomó nota que el ASTT continuará trabajando con el Pan América-Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST) conforme se elaboren nuevos Planes de Implementación Detallados (DIP), continuará utilizando los datos del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA como herramienta para la toma de decisiones e identificará fuentes adicionales de instrucción sobre la seguridad operacional de la aviación conforme estén disponibles.

3.1.2 Interpretación y aplicación de las nuevas Reglas de la OACI de Operaciones sobre vuelos con mayor tiempo de desviación (EDTO) - vuelos a grandes distancias de aviones bimotores (ETOPS)/Normas de performance en operaciones de largo rango (LROPS)

3.1.2.1 La Reunión recibió una presentación exhaustiva de Airbus sobre las nuevas provisiones ETOPS de la FAA, las LROPS de la Agencia Europea de la Seguridad Operacional de la Aviación (EASA), y las Operaciones sobre vuelos con mayor tiempo de desviación (EDTO) de la OACI. Se recalcó que estas nuevas provisiones fueron una evolución de las actuales operaciones ETOPS para aeronaves de motores de turbina. Básicamente, las nuevas disposiciones no tienen ningún nuevo requisito para las aeronaves bimotoras y, con base en las mejores prácticas de la industria, se aplican a todas las aeronaves.

3.1.3 Instrucción y Gestión de Vuelos de Prueba Funcionales

3.1.3.1 El Sr. H. J. Nelson, Asesor Operacional Ejecutivo de Airbus, dio una presentación sobre Verificación de Vuelo Funcional. El Sr. Nelson tiene más de 10,000 horas de vuelo y es un piloto de pruebas experimentales de Airbus. La presentación del Sr. Nelson se enfocó en la preparación necesaria para una verificación de vuelo exitosa y también hizo hincapié en las “reglas de oro” para la ejecución de tales vuelos. Subrayó la necesidad de seleccionar el personal adecuado para este tipo de vuelos y finalizó su intervención con un corto resumen sobre el Curso de Verificación de Vuelo Funcional, el cual está siendo ofrecido en la actualidad por Airbus.

3.1.4 Instrumentos Electrónicos de Seguridad Operacional de la OACI

3.1.4.1 La Secretaría presentó la NE/04 informando a la Reunión sobre los esfuerzos de la OACI para proporcionar mejores servicios a la comunidad internacional de la aviación al elaborar e implementar un conjunto de herramientas electrónicas de seguridad operacional y mantener un marco de referencia para una interfaz electrónica homogénea.

3.1.4.2 La presentación trató sobre las siguientes herramientas electrónicas de seguridad operacional de la OACI: SMART (Herramientas de Notificación y Gestión de SARPS); OASIS (Servicios de Información de Seguridad Operacional en Línea); GIS (Sistema de Información Geográfica); ECCAIRS (Centro de Coordinación Europea para Sistemas de Notificación de Incidentes de la Aviación); e iSTARS (Sistema Integrado de Análisis de Tendencias de Seguridad Operacional y Notificación).

3.1.4.3 La Reunión tomó nota de la postura de la OACI en el sentido que para mejorar la seguridad operacional de la aviación es esencial recabar datos relevantes. Para cumplir con este principio, se hace necesario utilizar la tecnología disponible y apoyar la estrategia de la OACI de elaborar, mejorar y ampliar las herramientas de la seguridad operacional y alentar a los Estados a proporcionar datos sobre la seguridad operacional según se requiera de manera oportuna y confiable a través de las herramientas electrónicas de seguridad operacional de la OACI con el objeto de mejorar la seguridad operacional.

3.1.5 Programa de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la OACI

3.1.5.1 Se informó a la Reunión sobre la estrategia de la OACI para mejorar la seguridad operacional de la aviación promoviendo la implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programa de la Seguridad Operacional del Estado (SSP). Además, la OACI alentó a los Estados y proveedores de servicio a continuar avanzando con la implementación de este concepto de la gestión de la seguridad operacional y hacer la transición desde un enfoque reactivo a uno predictivo orientado en datos mejorando las capacidades de análisis de la seguridad operacional de manera a evaluar y monitorear con precisión las tendencias clave de la seguridad operacional.

3.1.5.2 También se informó a la Reunión sobre el avance realizado por Brasil con la implementación de sus SSP y SMS al elaborar un conjunto exhaustivo de regulaciones y material de orientación armonizados con las reglamentaciones aeronáuticas latinoamericanas conocidas como LAR. Se espera que al final de 2011 95% de los proveedores de servicio de navegación aérea hayan completado la Fase 4 de su plan de implementación del SMS. La Reunión también tomó nota sobre el avance realizado con la implementación de SMS por parte de aeródromos y explotadores aéreos comerciales.

3.1.5.3 La Reunión tomó nota de las diferentes herramientas de identificación de peligros utilizadas por Brasil para recabar datos sobre seguridad operacional, que podrían ser utilizadas por otros Estados.

3.1.6 Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga (FRMS)

3.1.6.1 La Reunión tomó nota de la actualización de las disposiciones de la OACI sobre gestión de riesgo de fatiga, que declara gestionar la fatiga es una responsabilidad compartida entre el Estado, el explotador y la tripulación de vuelo. Mientras que se entiende que el FRMS es optativo para ser implementado por los Estados dentro de su normativa e implantado por los explotadores, es evidente que se puede hacer en fases dentro de las reglas prescriptivas relacionadas a las limitaciones de tiempo en servicio como una forma de empezar a recolectar datos.

3.1.6.2 La Reunión tomó nota de la estrategia de Brasil para la implementación de regulaciones de gestión de riesgo de fatiga, que se amplió más allá de las tripulaciones de vuelo hasta los despachadores de vuelo y personal de mantenimiento. Además, la Reunión tomó nota que después de un análisis técnico, se concluyó que las regulaciones propuestas para la gestión de la fatiga deberían ser parte del SMS. La Reunión notó la intención de incluir la creación de enmiendas a la LAR 121 en el programa de trabajo del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para añadir la implementación de Programas de Gestión del Riesgo de Fatiga.

3.2 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RAST-PA)

3.2.1 Informe del RAST-PA

3.2.1.1 Se informó a la Reunión sobre las actividades de RAST-PA ocurridas desde la Reunión RASG-PA/03 celebrada en Punta Cana, República Dominicana, en octubre de 2010. La Reunión notó el avance de los DIP, cuyo informe se incluye en el **Apéndice B** a esta parte del informe. Además, se presentó a la Reunión dos DIP adicionales: RAST-PA/RE/08, liderado por ACI, y DIP RAST-PA/RE/11, que era un DIP creado a partir de una Iniciativa para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) como respuesta a la iniciativa del Equipo de Seguridad operacional en Pista de la Sede de la OACI y del cual

México se ofreció ser líder. La Reunión acordó proceder con la implementación de estos dos nuevos DIP con el cronograma que aparece en el **Apéndice C** a esta parte del informe.

DECISIÓN RASG-PA/4/1 PLANES DE IMPLEMENTACIÓN DETALLADOS (DIP)

RASG-PA aprueba los Planes de Implementación Detallados y el cronograma contenido en el Apéndice C a esta parte del informe.

3.2.1.2 Además, la Reunión notó los siguientes logros relacionadas con los DIP.

- a) **Gestión de los DIP**; se desarrolló una base de datos basada en un sitio WEB. La base de datos radica en el sitio WEB de la OACI y se consulta mediante una aplicación en Microsoft Access (Ver. 2007) instalada localmente. La aplicación contiene una interface amigable al usuario con información disponible en tiempo real.
- b) **DIP en Español**; el ESC otorgó la tarea de traducir al español todos los DIP. Todos los DIP originalmente aprobados han sido traducidos al español y se encuentran disponibles en la base de datos DIP.
- c) **Recomendación de Seguridad Operacional del RASG-PA (RSR)**; en el transcurso de desarrollo del DIP RAST-PA/LOC-I/06, se identificó la necesidad de un procedimiento de diseminación para las recomendaciones de Seguridad Operacional. Se elaboró una propuesta de RSR consistente en una carta cubierta firmada por los dos Copresidentes del RASG-PA y la Secretaria del RASG-PA y se presentó al ESC donde fue aprobada.
- d) **RSR en Español**; el RAST-PA preparó una propuesta para establecer un proceso en colaboración con el SRVSOP para la adaptación de los RSR al Español. Se presentó a la reunión ESC/09 en la Ciudad de México el procedimiento sugerido para coordinar con el comité técnico del SRVSOP.
- e) **Cartas de apoyo**; a solicitud del líder del DIP RAST-PA/RE/09, RAST-PA coordinó con el ESC la elaboración de dos cartas; una dirigida a SENEAM (el ANSP de México) y otra para Aeroméxico solicitando su apoyo para utilizar sus simuladores de ATC y vuelo, respectivamente, para el desarrollo de una estrategia para ofrecer seminarios sobre seguridad operacional a pilotos y controladores en la región Panamericana que tenga como objetivo el reconocer y evitar aproximaciones desestabilizadas conforme al resultado 2 del DIP. Además, se incluye una lista actualizada de colaboradores de RAST-PA en el **Apéndice D** a esta parte del informe

3.2.1.3 La Reunión alentó a todos los Proveedores de Servicio a participar activamente en las actividades del RAST-PA. Finalmente, la reunión presentó una propuesta para enmendar el nombre del RAST-PA con el objeto de armonizarlo con los diferentes equipos del RAST que fueron creados en los diferentes RASG alrededor del mundo y proporcionar un mejor apoyo de la Sede de la OACI. La reunión acordó que el nuevo nombre para el RAST-PA sería PA-RAST y, por lo tanto, formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN RASG-PA/4/2 NUEVO NOMBRE PARA EL EQUIPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

RASG-PA aprueba renombrar el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América como Pan América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST).

3.2.2 Beneficios de seguridad operacional de la Navegación basada en Performance (PBN)

3.2.2.1 El Sr. Sebastien Borel de Quovadis presentó los beneficios de la seguridad operacional la Navegación Basada en la Performance (PBN). Hizo hincapié que la PBN mejora la seguridad operacional proporcionando una trayectoria completamente gestionada y protegida, mejores perfiles de mínimos y verticales que las aproximaciones convencionales de no precisión, pudiéndose usar para eliminar aproximaciones de circulación para aterrizar y visuales, y una al ATC y las aerolíneas. Sin embargo, también notó que para que la PBN sea eficaz, se deben elaborar procedimientos con aportaciones de todas la(s) parte(s) interesada(s), debe ser diseñada apropiadamente con todos los datos debidamente validados, y las autoridades deben tener implantado un proceso para aprobación.

3.2.3 Colaboración entre RASG-PA y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

3.2.3.1 Se informó a la Reunión sobre el apoyo que será proporcionado por el SRVSOP traduciendo el material de asesoramiento producido por RASG-PA para los Estados miembros del SRVSOP y distribuyéndolo. Además, el Vicepresidente de RASG-PA para la Región SAM fue elegido como enlace entre SRVSOP y RASG-PA.

3.2.4 Sistema de prevención para las salidas de extremo de pista (ROPS), estrategia de implementación de Airbus y estado de implementación

3.2.4.1 El Sr. Fabrice Villaume de Airbus presentó a la Reunión un panorama de *Runway Overrun Prevention System (ROPS)* de Airbus. Actualmente, ROPS, que consiste en una modernización de software en los sistemas existentes de las aeronaves, se implantará en todos los A380. Está instalado en más del 60% de la flota A380 en servicio. Se instalará en todos los A350, y a partir del próximo año el ROPS estará disponible en los otros tipos de aeronaves de nueva fabricación o para re-equipar otras fabricadas por Airbus. El ROPS está integrado en la gestión de vuelo y los sistemas de navegación de la aeronave, y brinda a los pilotos una imagen en tiempo real, constantemente actualizada en la pantalla de navegación de dónde se detendrá la aeronave en la pista en condiciones húmedas o secas. El ROPS asiste a la tripulación de vuelo durante la aproximación final y el aterrizaje al prevenir las salidas de pista. El sistema integra dos funciones: una de alarma llamada *Runway Overrun (ROW)*, que se aplica en vuelo y está orientada hacia el aborto del aterrizaje. La otra función es una protección activa llamada *Runway Overrun (ROP)*, que se aplica en tierra y está orientada a la detención de la aeronave.

3.2.5 ACI APEX

3.2.5.1 La Reunión tomó nota del programa de seguridad operacional APEX (Excelencia Aeroportuaria) de ACI, que es un programa de varias facetas diseñado para asistir a los aeropuertos a mejorar la seguridad operacional utilizando una combinación de visitas estructuradas realizadas en el aeropuerto e incluye: instrucción, auspicio de conferencias regionales de seguridad operacional y suministro de documentación de apoyo sobre seguridad operacional así como las mejores prácticas de la industria. El programa APEX se realiza en estrecha coordinación entre las Oficinas Regionales ACI y la OACI.

3.2.5.2 EL objetivo de las visitas amistosas es traer a observadores experimentados de otros aeropuertos a que hagan una evaluación independiente de los factores que afectan a la seguridad operacional al aeropuerto solicitante e identificar las mejores prácticas de la industria que pueden ser proporcionadas para mejorar la seguridad operacional.

3.2.5.3 El equipo APEX también puede proporcionar orientación para agilizar el proceso de certificación del aeródromo y de la implementación de un SMS. Los objetivos específicos del programa incluyen asistir con la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para obtener la certificación de un aeródromo. ACI también ofreció facilitar un proceso de asociación en el que cada aeropuerto, por virtud de sus características únicas, tamaño, fuerzas y conocimiento puede contribuir a ayudar a otros a mejorar el cumplimiento con la seguridad operacional y reducir y/o mitigar los riesgos de los incidentes de aeropuerto en el ámbito mundial.

3.3 Equipo a Cargo del Informe Anual Sobre Seguridad Operacional del RASG-PA (ASRT)

3.3.1 Informe Anual 2010 de Seguridad Operacional del RASG-PA

3.3.1.1 La Reunión tomó nota de los contenidos del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA, el cual es preparado con información de seguridad operacional suministrada por la OACI, Boeing e IATA de un período de 10 años. El Informe comprende tres secciones separadas sobre información de seguridad operacional (reactiva, proactiva y predictiva). El análisis de los datos continúa mostrando las categorías de accidentes más frecuentes:

- *Excursiones en Pista (RE)*
- *Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I)*
- *Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)*

3.3.1.2 El informe también muestra una nueva categoría de accidentes/incidentes relacionados con falla o mal funcionamiento del sistema componente (no del grupo motor) (SCF-NP) y de desconocidos (UNK) en la Región Panamericana. La primera categoría podría señalar la necesidad de dirigir los asuntos relacionados con la aeronavegabilidad y el segundo con la necesidad de mejorar las competencias regionales para la investigación de accidentes de aeronaves.

3.3.1.3 Después de revisar el informe la reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA4/3 INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA

Que:


- a) RASG-PA aprueba la publicación de la segunda edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA;
- b) PA-RAST continúe desarrollando acciones de mitigación basadas en el informe; y
- c) RASG-PA publique el informe a más tardar el 15 de diciembre de 2011.

3.3.1.4 La Reunión observó una propuesta realizada por un Estado en relación a los beneficios en la seguridad operacional sobre el intercambio de información y las experiencias de personas involucradas en incidentes o eventos. Se notó que la utilización de teleconferencias sería el mecanismo preferido para intercambiar esta información. La Reunión tomó nota de esta interesante propuesta y le solicitó a la OACI que investigase más a fondo la forma de implementar esta iniciativa.

3.3.2 Información de Seguridad Operacional de Boeing

3.3.2.1 El Sr. Bob Aaron, Piloto de Seguridad Operacional de Boeing, realizó una presentación en la cual compartió las estadísticas y hallazgos de Boeing con respecto a los datos de excursiones en pista (RE). También proporcionó a la Reunión un breve panorama de la tecnología en desarrollo por Boeing para mitigar RE. Esta tecnología se denomina Pista en Perspectiva (PRW) y proporciona en una pantalla “head up” una serie de ayudas visuales para que el piloto evite una salida de pista. A partir del análisis de Boeing sobre accidentes e incidentes, concluyeron que una de las principales razones para las ocurrencias de RE está relacionada con pistas húmedas y con condiciones de viento cruzado. El Sr. Aaron también subrayó que otras causas de excursiones en pistas incluyen falta o uso tardío del reversible y la fatiga. Destacó que la instrucción de las tripulaciones de mando era un componente importante para mitigar las RE.

APÉNDICE A

<p>GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMÉRICA Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG-PA/ASTT) ACTIVIDADES PROGRAMA TENTATIVO – 2012</p>	

ACTIVIDAD	FECHAS	LUGAR	PARTICIPANTES
Taller de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA	Enero	Mexico	Miembros del RASG-PA y comunidad de la aviación
5ª Reunión del Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT/05)	Febrero	Mexico	Miembros del ASTT
Taller de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA	Marzo	Suriname	Miembros del RASG-PA y comunidad de la aviación
Taller de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA	Junio	Colombia	Miembros del RASG-PA y comunidad de la aviación
Taller de Seguridad Operacional de RASG-PA	Agosto	Cuba	Miembros del RASG-PA y comunidad de la aviación
6ª Reunión del Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT/06)	Septiembre	Mexico	Miembros del ASTT
Taller de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA	Noviembre	Venezuela	Miembros del RASG-PA y comunidad de la aviación
Reuniones virtuales del Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)	Conforme se necesite	Mexico y virtual	Miembros del ASTT
7ª Reunión del Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT/07)	Diciembre	Mexico	Miembros del ASTT

APÉNDICE B - REPORTES DE PROGRESO Y SEGUIMIENTO PARA LOS DIP (disponible únicamente en inglés)
APPENDIX B RAST-PA DIP Progress

RAST-PA/RE/04

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
2	20-Aug-11	ALTA	Training	Operators to include material in training programs.	ESC/6 +12

Progress:

18-Jan-2011 : Material presentation Telecon
 18-Jan-2011 : It was agreed that when the same information goes out to non ALTA members, it would include the IATA information related to RAST-PA/CFIT/02.
 18-Jan-2011 : ALTA presented to the RAST-PA the Survey and letter which was to be sent to ALTA Members.
 11-Jan-2011 : Telecon 11-1
 11-Jan-2011 : This Material will be distributed together with the Material for RAST-PA/LOC-I/7
 11-Jan-2011 : Change of due date because of Holidays

RAST-PA/CFIT/04

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
1	20-Feb-12	IFALPA/IFATCA	Incorporate and/or update CRM/situational awareness training programs for all flight crew members of air transport operators emphasizing aircraft position with relation to terrain and reviewing past occurrences.	Reduce the CFIT accident rate by incorporating CFIT prevention in CRM training programs. Situational awareness will be emphasized as an integral part of the CRM training required of flight crewmembers of all air transport operators.	ESC/6 +18
2	20-Aug-12	IFALPA/IFATCA	Incorporate CRM/situational awareness training programs for all air traffic controllers of air navigation service providers (ANSP) emphasizing aircraft position with relation to minimum allowable altitudes.	Reduce the CFIT accident rate by incorporating CFIT prevention in CRM training programs. Situational awareness will be emphasized as an integral part of the CRM training required of air traffic controllers of all ANSPs.	ESC/6 +24

Progress:

23-Aug-2011 : RASG-PA/6
 23-Aug-2011 : No contact with the other Champion (IFATCA) so we might need to go through it alone, that means we'll need help and will get back to the RAST in the future with a proposal to comply with the whole DIP
 14-Jun-2011 : RASG-PA/5
 14-Jun-2011 : The ESC is going to be made aware of the loss of contact with IFATCA and support will be requested to re-establish contact.
 14-Jun-2011 : RAST-PA suggested that IFALPA begin to develop Output 1
 14-Jun-2011 : IFALPA informed the meeting that implementation plans had not begun for this DIP because of the loss of contact with the IFATCA Rep.

RAST-PA/CFIT/02

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
2	<u>20-Aug-11</u>	IATA	If an operator does not have CFIT training, he will be encouraged to incorporate CFIT training into the airline training program.	Operators will incorporate CFIT prevention training and procedures into their training programs.	ESC/6 +12

Progress:

14-Jun-2011 : RASG-PA/5

14-Jun-2011 : Telecons will be coordinated to produce the suggested RSR.

14-Jun-2011 : Therefore we recommend an RSR is issue to all RASG-PA states recommending the adoption of this recommendation as part of their regulation.

14-Jun-2011 : This will make sure all IATA and ALTA airlines comply with this recommendation as required but CFIT 02 Output 02. But there are many small carriers that have we have not been able to reach during the implementation of this DIP.

14-Jun-2011 : Output 1 of this DIP was shared with the IATA LATAM RCG (Regional Coordination Group) airlines that meet in MIA on MAY 31st 2011. Its results were well received, and it was agreed that IATA will contact the airlines that were found on the survey to not comply with FSF/ICAO/IATA recommendations of performing CFIT recurrent training at least every year to help them comply.

28-Feb-2011 : Telecon 11-2

28-Feb-2011 : Output 1 has been concluded.

28-Feb-2011 : The results show that most operators have CFIT training but some still do not.

28-Feb-2011 : The summary of results are added to the data base.

28-Feb-2011 : A survey was circulated amongst IATA member airlines requesting information on the CFIT training if any that pilots receive.

18-Jan-2011 : Material presentation Telecon

18-Jan-2011 : It was agreed that when the same information goes out to non ALTA members, it would include the IATA information related to RAST-PA/CFIT/02.

RAST-PA/LOC-I/07

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
3	<u>18-Aug-13</u>	ALTA	Advanced Maneuvers Training provided by all operators. The expectation is that this training will be accomplished during initial training and as part of the recurrent training program, via ground and simulator instruction within the certified flight envelope, with emphasis on recognition, prevention and recovery techniques.	ALTA and IATA should promote a high level of commitment to advanced maneuvers training (AMT) by operator flight operations and training departments. Advanced maneuvers training will be conducted emphasizing energy state management and early recognition and recovery from flight outside the certified aircraft-operating envelope. Flight conditions outside of the certified flight envelope include inflight upsets, stalls, ground proximity and wind shear escape maneuvers, and inappropriate energy state management conditions. The training will be accomplished via ground and simulator instruction within the certified flight envelope, with emphasis on recognition, prevention and recovery techniques. The simulator instruction will be within the limitation of the training device being utilized.	LOC-I/7 - O2+28

Progress:

- 23-Aug-2011 : RAST-PA/6
- 23-Aug-2011 : We have received the positive response from Copa Colombia of the use that the Advanced Maneuvers Training (AMT) has had since they have implemented in their operation. So far this has been really positive and we expect to have the results of the rest of the airlines.
- 18-Jan-2011 : Material presentation Telecon
- 18-Jan-2011 : It was agreed that when the same information goes out to non ALTA members, it would include the IATA information related to RAST-PA/CFIT/02.
- 18-Jan-2011 : ALTA presented to the RAST-PA the Survey and letter which was to be sent to ALTA Members.
- 11-Jan-2011 : Telecon 11-1
- 11-Jan-2011 : Ready to be sent this week (Awaiting approved by Alex de Gunten).
- Expect feedback from Operators in three weeks.
- 11-Jan-2011 : Survey ALTA Members Operators, for Runway Excursions and Loss of Control.
- Coordinate with IATA to send one package.
- Pointers to Guidance Material (ICAO Web Site)

RAST-PA/LOC-I/06

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
3	20-Sep-11	RASG-PA (RAST-PA)	Region to issue their own advisory circular on mode awareness and as a template to prepare a State advisory circular on mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation.	Each State in the region will use the generic advisory circular LOC- I/6 - O2 +6 energy state management aspects of flight deck automation.	States in the
4	20-Mar-13	RASG-PA (RAST-PA)	Mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation guidance is provided by operators to all of their pilots.	Each operator should carefully developed procedures and guidelines that support the proper use of mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation in their training programs. Each transport airplane pilot should be trained to the flight deck automation procedures and guidelines developed by their organization.	LOC-I/6-O3 +18

Progress:

- 16-Mar-2011 : RAST-PA/4
- 16-Mar-2011 : Supporting documentation needs to be uploaded to the web page
- 16-Mar-2011 : Circular needs to be translated.
- 16-Mar-2011 : RSR template created
- 16-Mar-2011 : COSCAP Circular reviewed and adapted for RSGA-PA
- 28-Feb-2011 : Telecon 11-2
- 28-Feb-2011 : Output 1 has been concluded.
- 28-Feb-2011 : The review of all available material is on the agenda for RAST-PA/4.
- 28-Feb-2011 : The RAST-PA Telecon considered that the material would better be reviewed in a face to face meeting.
- 28-Feb-2011 : The advisory material created by the ICAO COSCAP's in Asia as well as other material was identified.

RAST-PA/LOC-I/09

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
4	20-Sep-12	IFALPA	Pilot Monitoring Training provided by operators to all of their pilots.	Each operator should carefully developed procedures and guidelines that support pilot monitoring in their training programs. Each transport airplane pilot should be trained to the Pilot Monitoring procedures and guidelines developed by their organization.	LOC-I/9 - O3 +18

Progress:

- 23-Aug-2011 : RAST-PA/6
- 23-Aug-2011 : ESC has to mandate or develop a Procedure to comply with this output, perhaps an RSR.
- 16-Mar-2011 : RAST-PA/4
- 16-Mar-2011 : The material was approved by RAST-PA to be uploaded on the RASG Web page and begin a dissemination campaign
- 28-Feb-2011 : Telecon 11-2
- 28-Feb-2011 : Output 2 has been concluded.
- 28-Feb-2011 : The formatted material will be presented at RAST-PA/4 in Lima.
- 28-Feb-2011 : As an outcome of the FSTT review the material format is being amended.
- 28-Feb-2011 : The material was presented to the FSTT.
- 18-Jan-2011 : Material presentation Telecon
- 18-Jan-2011 : It was suggested that the material be presented to the FSTT Group at the next meeting 22-23 Feb 2011
- 18-Jan-2011 : IFALPA presented the material and presentation they have gathered.
- 11-Jan-2011 : Telecon 11-1
- 11-Jan-2011 : Adjust Due date of Output 1 to Next telecon
- 11-Jan-2011 : Material will be ready and presented at the next telecon.

RAST-PA/RE/09

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
2	20-Feb-13	ALTA	Develop a strategy to deliver safety seminars for pilots and controllers in Pan America that targets recognition and avoidance of unstable approaches.	<p>Develop a strategy and timeline to deliver safety seminars for pilots and controllers. RE/9 - O1 +24</p> <p>At a minimum the following topics should be covered:</p> <ul style="list-style-type: none">• Stabilized Approaches• Go Around Gates and Missed Approach Criteria• Approach Procedures and Briefings• Non Normal Aircraft Conditions• Transfer of Aircraft Control• CRM/TRM and human factors• Weather conditions and information dissemination including tail wind landings <p>During the safety seminars participant will be asked to provide additional mitigation measures that will be compiled and used as the basis of future safety enhancements for runway excursions.</p>	

Progress:

23-Aug-2011 : RAST-PA/6

23-Aug-2011 : A letter requesting the use of the AMX simulator is requested.

23-Aug-2011 : IFALPA and ALTA had a meeting with SENEAM in Mexico City, we agreed to ask Aeromexico for a donation of B737NG Simulator time and SENEAM for their ATC Sim.

The idea would be to have Pilots/Controllers go through Line Oriented Scenarios of Stabilized/Unstabilized Approaches in order to create awareness in both Groups and develop Output 2.

16-Mar-2011: RAST-PA/4

16-Mar-2011: Establish a meeting at Mexico with Pilots and controllers (Review Lesson Learned of the ALTA's survey)

16-Mar-2011: Analysis the Runway Excursion Reduction Tool Kit Version. 02 | Output Global Safety Symposium

16-Mar-2011: Aviation Safety Summit on June, 2011| Monday or Tuesday | Meeting to deliver results regarding the Analysis Runway Excursion and Mexico's meeting

16-Mar-2011: Runway Safety Workshop on October

16-Mar-2011: In 2012, duplicate the Mexico's meeting (Pilot project) with the pilots and controllers in others states of the region

28-Feb-2011 : Telecon 11-2

28-Feb-2011 : Output 1 has been concluded.

28-Feb-2011 : The Champion informed that a survey was conducted and a report with the results was being prepared for RASG-PA/4.

RAST-PA/RE/11

Output	Due Date	Champion	Description	Actions	Time line
3	25-Feb-12	Mexico	Establishment of a regional Runway Safety Database	<p>Create a Regional database that will house the data from the checklists (Output 2) with at least the following considerations:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Option to de-identify the source of the information - Where possible responses should be selectable (rather than free text) - Contain appropriate level(s) of data entry - Consider the legal aspects of data sharing - Capture the resulting mitigation actions and their end result - Before releasing final versions of the checklists/database interface, field test in a pilot project - Spanish version 	ESC/11 +6
2	25-Feb-12	Mexico	Electronic checklist development	<p>Develop an electronic checklist based on best practices and threat and error management that RST may use to identify hazards and propose mitigation actions. The checklists should address the following areas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ATM/CNS - Air operators - Airport - Before releasing final versions of the checklists, field test in a pilot project - Translate Checklists into Spanish 	ESC/11 +6
1	25-Feb-12	Mexico	Gather and publish in the RASG-PA website available material that may be used to mitigate hazards related to runway safety.	<p>Publish or make links available to websites such as FSF, CAST, FAA, EURCONTROL and IFALPA which LRST may use to proposed mitigation actions for identified hazards related to runway safety.</p>	ESC/11 +6
4	25-Aug-12	Mexico	Develop a roll out plan	<p>Organize workshops in Pan America to disseminate the information and train on:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establishment of RST - The use of the DB - The use of the checklist - Finding Material related to runway safety. 	RE/11-O3 +6
5	25-Feb-13	Mexico	Review and Update of the Runway Safety Teams	<p>Develop a process to review on a two times a year basis the number of LRSTs established and ensure that all relevant runway safety material is maintained updated.</p>	RE/11-O4 +6

Progress:

APÉNDICE C (disponible únicamente en inglés) ESC Approved Detailed Implementation Plans (DIPs)

Rast No	Safety Enhancement Action	Reference	GSI	Safety Changeability Impact	Indicator	Priority	Time Frame
RAST-PA/RE/08	Guidance in maintaining runway in accordance with Annex 14 (put this point next to 6)	Annex 14, Doc 9137 ICAO	1	High Easy	P1	3	Short
Safety Enhancement Action (expanded):	To reduce runway condition/maintenance related accidents and incidents at airports by following a runway maintenance guide in accordance with ICAO Annex 14.						
Statement of Work:	Establish a team who will compile and develop, if necessary, runway maintenance guidance for airports in the Panamerican region.						
Champion Organization:	ACI-LAC						
Human Resource:	CAAs, ICAO, ACI, IATA, ALACPA, Airport Operators, Maintenance staff and providers.						
Financial Resource:	To be determined, in-kind support to develop the guidance material.						
Relation Current Aviation	ACI Airside Safety Handbook Annex 14						
Community Initiative:	ICAO Doc 9137 Airport Services Manual Par 2 – Pavement Surface Conditions ICAO Doc 9157 Part 4 Visual Aids Runway excursion risk reduction toolkit						
Performance Goal Indicators:	Goal 1: Create a guide that collects best practices for runway maintenance. Indicator: Online availability of the guide. Goal 2: Promote and encourage the use of the guide. Indicator: RASG-PA promotion of the guide. Goal 3: airports implement their maintenance plans according to this guide. Indicator: A measurable amount of airports that incorporate the use of the guide into their action plans. Goal 4: Reduce the occurrence of runway condition related incidents and accidents. Indicator: A measurable and continued reduction in runway condition related incidents and accidents.						
Key Milestones:	DIP	ESC X		Approval			
	Output 1 The guide			ESC X Date + 6			
	Output 2 Promote			Output 1 + 12			
	Output 3 Implementation of the guide	Output 1 + 18					
Potential Blockers:	- Lack of resources to establish the plans correctly - Differences between CAAs and airport operators - Weaknesses in regulatory oversight - Airport operators may not recognize safety enhancement benefits of implementing the plan according to the guidelines - Data sharing						
DIP Notes:	RASG-PA, Annual Safety Report Team (ASRT), will review collected data on a yearly basis. This data will be reflected in the annual RASG-PA Safety Report						

RAST-PA/RE/08 Output 1

Description: Create a guide that collects best practices for runway maintenance.

Resources:

Resource Notes: ACI

Time Line: 6 months

Actions: Establish a team who will compile and develop, if necessary, runway maintenance guidance for airports in the Pan American region. The team should be composed of at least; an ICAO Annex 14 expert, a representative from aerodromes and Aerodrome cognizant CAA representative. Once available the guidance should be translated into Spanish.

Target Completion

RAST-PA/RE/08 Output 2

Description: Promote and encourage the use of the guide.

Resources:

Resource Notes: RASG-PA

Time Line: 12 months

Actions: Produce information material that may be disseminated at events throughout the Region. Call on RASG-PA Members to disseminate the information.

Target Completion

RAST-PA/RE/08 Output 3

Description: Airports implement their maintenance plans according to the runway maintenance guide.

Resources:

Resource Notes: ACI, RST's

Time Line: 18 months

Actions: Use a data-driven approach to identify aerodromes that could benefit from improved runway maintenance. Encourage RST at Airports to use the runway maintenance guide and track outcomes through their action plans. Track aerodrome action plans to determine the number of aerodromes that are using the

Target Completion

Rast No	Safety Enhancement Action	Reference	GSI	Safety Impact	ChangeabilityIndicator	Priority	Time Frame												
RAST-PA/RE/11	Develop guidance material and training programs to create action plans for runway safety teams.	Annex 14, ICAO Doc. 9137, IATA, FAA, IFALPA Airport Liaison Program	9	High	Easy	P1	1 Short												
Safety Enhancement Action (expanded):	To reduce runway related accidents and incidents at airports by identifying airport specific hazards and developing mitigations.																		
Statement of Work:	Establish the framework to create Runway Safety Teams (RST) which will evaluate airports for hazards and implement the appropriate mitigations. Facilitate the sharing of data, training material, mitigations, and workshops.																		
Champion Organization:	Mexico																		
Human Resource:	CAAs, ICAO, Airport Operators, Air Operators, Air Traffic Management/Communication Navigation Surveillance providers, Fixed Base Operators, Pilots.																		
Financial Resource:	Database creation, workshops, RASG-PA resources for material compilation.																		
Relation Current Aviation Community Initiative:	ICAO Global and Regional Runway Safety Initiative, Flight Safety Foundation Runway Safety Initiative, Commercial Aviation Safety Team Safety Enhancement																		
	Material currently available: - ICAO (http://www2.icao.int/en/RunwaySafety/Pages/Toolkits.aspx) - Flight Safety Foundation (http://flightsafety.org/current-safety-initiatives/runway-safety-initiative-rsi) - Federal Aviation Administration (http://www.faa.gov/airports/runway_safety/resources/lrsat/) - EUROCONTROL (http://www.eurocontrol.int/runwaysafety/public/standard_page/keyActions.html)																		
Performance Goal Indicators:	Goal 1: Establish a runway safety team (RST) at the busiest airport of each contracting State in the Pan American region in terms of operations per year. Indicator: Twelve teams established per year. Goal 2: Establish a RST at all international airports of each contracting State in the Pan American region. Indicator: Twelve teams established per year. Goal 3: Reduce the occurrence of runway related incidents and accidents. Indicator: A measurable reduction in runway related incidents and accidents.																		
Key Milestones:	<table border="0"> <tr> <td>DIP</td> <td>ESC X Approval</td> </tr> <tr> <td>Output 1</td> <td>Gather & Publish information ESC 10 Date + 3</td> </tr> <tr> <td>Output 2</td> <td>Checklist Output 1 + 6</td> </tr> <tr> <td>Output 3</td> <td>Database Output 1 + 6</td> </tr> <tr> <td>Output 4</td> <td>Roll out plan Output 3 + 6</td> </tr> <tr> <td>Output 5</td> <td>Review and update Output 4 + 6</td> </tr> </table>							DIP	ESC X Approval	Output 1	Gather & Publish information ESC 10 Date + 3	Output 2	Checklist Output 1 + 6	Output 3	Database Output 1 + 6	Output 4	Roll out plan Output 3 + 6	Output 5	Review and update Output 4 + 6
DIP	ESC X Approval																		
Output 1	Gather & Publish information ESC 10 Date + 3																		
Output 2	Checklist Output 1 + 6																		
Output 3	Database Output 1 + 6																		
Output 4	Roll out plan Output 3 + 6																		
Output 5	Review and update Output 4 + 6																		
Potential Blockers:	<ul style="list-style-type: none"> - Lack of resources to establish RSTs - Differences between CAAs and airport operators - Airport operators may not recognize safety enhancement benefits - Data sharing - Lack of resources to implement mitigations 																		
DIP Notes:	RASG-PA, Annual Safety Report Team (ASRT), will review collected data on a yearly basis. This data will be reflected in the annual RASG-PA Safety Report. <i>Multidisciplinary runway safety teams are envisaged to work with airport operators to identify areas of opportunity and available resources to enhance runway safety for specific aerodromes.</i>																		

RAST-PA/RE/11 Output 1

- Description:** Gather and publish in the RASG-PA website available material that may be used to mitigate hazards related to runway safety.
- Resources:**
- Resource Notes:** ICAO
- Time Line:** 6 months
- Actions:** Publish or make links available to websites such as FSF, CAST, FAA, EURCONTROL and IFALPA which LRST may use to proposed mitigation actions for identified hazards related to runway safety.

Target Completion**RAST-PA/RE/11 Output 2**

- Description:** Electronic checklist development
- Resources:**
- Resource Notes:** ICAO, IFATCA, IATA & ACI
- Time Line:** 6 months
- Actions:** Develop an electronic checklist based on best practices and threat and error management that RST may use to identify hazards and propose mitigation actions. The checklists should address the following areas:
- ATM/CNS
 - Air operators
 - Airport
 - Before releasing final versions of the checklists, field test in a pilot project
 - Translate Checklists into Spanish

Target Completion**RAST-PA/RE/11 Output 3**

- Description:** Establishment of a regional Runway Safety Database
- Resources:**
- Resource Notes:** ICAO
- Time Line:** 6 months
- Actions:** Create a Regional database that will house the data from the checklists (Output 2) with at least the following considerations:
- Option to de-identify the source of the information
 - Where possible responses should be selectable (rather than free text)
 - Contain appropriate level(s) of data entry
 - Consider the legal aspects of data sharing
 - Capture the resulting mitigation actions and their end result
 - Before releasing final versions of the checklists/database interface, field test in a pilot project
 - Spanish version

Target Completion

RAST-PA/RE/11 Output 4

Description: Develop a roll out plan
Resources:
Resource Notes: RAST-PA / FSTT-PA
Time Line: 6 months
Actions: Organize workshops in Pan America to disseminate the information and train on:
- Establishment of RST
- The use of the DB
- The use of the checklist
- Finding Material related to runway safety.

Target Completion

RAST-PA/RE/11 Output 5

Description: Review and Update of the Runway Safety Teams
Resources:
Resource Notes: RAST-PA
Time Line: 6 months
Actions: Develop a process to review on a two times a year basis the number of LRSTs established and ensure that all relevant runway safety material is maintained

Target Completion

APÉNDICE D – DIRECTORIO DE CONTACTOS

Nombre	Estado / Organización /	Teléfonos	Fax	<u>States</u>	Correo Electrónico
<u>Brazil/Brasil</u>					
Pellegrino, Carlos					Carlos.Pellegrino@anac.gov.br
Assuncao, Audir	ANAC				audir.assuncao@anac.gov.br
de Almeida Irber, Raquel	ANAC				raquel.irber@anac.gov.br
Senra de Oliveira, Ricardo	ANAC				Ricardo.Senra@anac.gov.br
<u>Chile</u>					
Sepúlveda Biget, Lorenzo	DGAC				lsepulveda@dgac.cl
<u>Costa Rica</u>					
Esquivel, Hugo	DGAC				HEsquivel@dgac.go.cr
Vargas, Alvaro	DGAC				AVargas@dgac.go.cr
Vindas, Edgar	DGAC				EVindas@dgac.go.cr
<u>Dominican Republic/República Dominicana</u>					
Mendez, Eddian	IDAC				eddian@gmail.com
Vasquez, Ivan	IDAC				i_vasquez2000@yahoo.com
<u>Jamaica</u>					
Derby, Oscar	Jamiaca CAA	M +1 876 909 5338			old23256@gmail.com
Williams-Singh, Nari		+876 906 8074			nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
		M +876-990-3469			
<u>Mexico/México</u>					
Lizana, Salvador	ASA	+52 55 5733 2920			smlizanap@asa.gob.mx
Cedillo, Christian	DGAC				ccedillo@sct.gob.mx
Herrera, Enrique	DGAC				eherrera@sct.gob.mx
<u>United States/Estados Unidos</u>					
Fee, James	FAA				james.fee@faa.gov
Laporte, Robyn	FAA				robyn.laporte@faa.gov
Michael, Glenn	FAA	+1 202 510 8009	glenn.w.michael@faa.gov		
Olsen, Kyle	FAA				kyleolsen104@gmail.com
<u>International Organizations/Organizaciones Internacionales</u>					
<u>ACI</u>					
Gamper, David		+41 22 717 8756			dgamper@aci.aero
Graham, Georgina					ggraham@aci.aero
Martinez, Javier	ACI-LAC				jmartinez@aci-lac.aero
Benschop, Jurgen	Aruba Airport				j.benschop@airportaruba.com
Salvatierra De Luca, Fabio	Tocumen	+507 2382995 ext. 5995			fsalvatierra@tocumenpanama.aero
		M +507 69493522			
<u>ALTA</u>					
De Gunten, Alex	ALTA				adegunten@alta.aero
Herrera, Augusto	ALTA				aherrera@alta.aero
Saltos, Santiago	ALTA	+ 1 786 388-0222	ssaltos@alta.aero		

Nombre	Estado / Organización /	Teléfonos	Fax	Correo Electrónico
<u>CASSOS</u>				
Fox, Greg	Caribbean Aviation	+1 876 960 4364+1 876-929-4532 M +1 876-817-9548		gfox@cwjamaica.com
<u>COCESNA</u>				
Ramirez, Rolando	ACSA	+50 62 443 1160		ramirezapel@gmail.com
Vargas, Jorge	COCESNA			jvargas@cocesna.org
<u>IATA</u>				
Acosta, Gabriel	IATA	+59 39 814 0429		acostag@iata.org
Cerde, Peter	IATA			CERDAP@iata.org
<u>ICAO/OACI</u>				
Fox, Mitch	ICAO HQ			mfox@icao.int
Marin, Miguel	ICAO HQ			mmarin@icao.int
Blumenkron, Jimena	ICAO HQ (ISM)	+1 514 954 8219x8182+1 514 954 6759		JBlumenkron@icao.int
Chacin, Eduardo	ICAO NACC			echacin@mexico.icao.int
Martin, Loretta	ICAO NACC			lmartin@mexico.icao.int
Zavala, Adolfo	ICAO NACC			azavala@mexico.icao.int
Riva-Palacio, Claudia	ICAO NACC			criva-palacio@icao.int
Hoyer, Franklin	ICAO SAM			fhoeyer@lima.icao.int
Quesada, Oscar	ICAO SAM			oquesada@lima.icao.int
Ureña, Marcelo	ICAO SAM			murena@lima.icao.int
<u>IFALPA</u>				
Diaz Barriga, German	IFALPA	+52 155 2109 8865		germandiazb@prodigy.net.mx
<u>IFATCA</u>				
Wadsworth, James	IFATCA			irishluck2110@gmail.com
Brathwaite, Alexis	IFATCA	+1 868 620 5969		pcx@ifatca.org
Harris, Gregory	IFATCA			NATCAoceanrep@aol.com
Oliva Whiteley, Ignacio	IFATCA			evpama@ifatca.org
Potwine, Luke	IFATCA			pilotguy924@yahoo.com
Stilwell, Ruth	IFATCA			ancrep@ifatca.org

Nombre	Estado / Organización /	Teléfonos	Fax	Correo Electrónico
Airbus				
Canto, Rudy	Airbus	+1 202.331.2237 M +1 571.426.0405		Rudy.Canto@airbus.com
Guyot, Gerard	Airbus	+33 608 41 8025		gerard.guyot@aeroconseil.com
Kohn, Andreas	Airbus			andreas.kohn@airbus.com
Preis, Mike	Airbus	+1 305 588 8013 M +1 305-710-1639		Mike.Preis@airbus.com
Boeing				
Hueto, Gerardo	Boeing	M +1 (425) 306-4513		gerardo.m.hueto@boeing.com
Noges, Rob	Boeing	425 237 3068		robert.j.noges@boeing.com

Industry

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Proyectos de RASG-PA**

Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio, notas informativas y presentaciones:

- NE/09 (Secretaría); NE/13 (Brasil), NE/16 (COCESNA/ACSA); NE/17 (COCESNA); NE24 (Brasil); NI/04 (Colombia); Presentación de CAST sobre ASIAS; NE/10 (Secretaría); NI/07 (México)

4.1 Proyecto RASG-PA GSI-3 – Notificación Eficiente de Errores e Incidentes

4.1.1 La Secretaría realizó un breve informe a la Reunión sobre el estado del Proyecto RASG-PA GSI-3 – Notificación Eficiente de Errores e Incidentes. Al término de la Reunión RASG-PA/3 en Punta Cana, República Dominicana, octubre de 2010, la Reunión acordó que se requería tiempo adicional para comentarios adicionales de la parte interesada y se acordó que los comentarios serían aceptados hasta enero de 2011.

4.1.2 Durante el período de comentarios, ciertas partes interesadas advirtieron que la revisión tomaría mucho más tiempo que el inicialmente acordado por la complejidad de los asuntos involucrados. El ESC acordó extender el periodo hasta que las partes pudieran reunirse y discutir el proyecto con sus respectivos representantes legales.

4.1.3 En junio de 2011, uno de los representantes del RASG-PA ESC informó al ESC que el abogado que iba a revisar el documento de parte de los representantes de la industria se había enfermado y no podría completar la revisión. El ESC acordó demorar la revisión por un período indefinido hasta que un nuevo representante legal de parte de la industria pudiera revisar el documento.

4.1.4 En setiembre de 2011, el representante legal del RASG-PA GSI-3 asistió a una reunión del grupo de trabajo para la protección de la información de seguridad operacional (SIP-TF) de la OACI. El SIP-TF se encarga de proporcionar recomendaciones para la creación de nuevas o mejores disposiciones y material guía relacionados con la protección de la información de seguridad operacional.

4.1.5 Como conclusión de la reunión, el SIP-TF reconoció que los beneficios a la seguridad operacional asociados a la recolección y el uso de informes por parte del personal operativo poseen el potencial de convertirse en indicadores proactivos de situaciones de riesgos de seguridad operacional emergentes. Tales informes, los cuales muestran los peligros que existen dentro del sistema de la aviación y los aspectos relacionados a los factores humanos que traen como resultado errores involuntarios, aumentan su disponibilidad por medio de la difusión de Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP) y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Por lo tanto, el SIP-TF realizará esfuerzos para garantizar la disponibilidad de información de seguridad operacional, de la cuál mucha proviene de forma voluntaria del personal operativo o de programas de reporte obligatorio.

4.1.6 Para cumplir su tarea, el SIP-TF acordó establecer tres equipos de trabajo con el fin de proponer hallazgos y recomendaciones para la creación de nuevas disposiciones OACI y material guía relacionados con la protección de la información de seguridad operacional. Estos equipos de trabajo deberían estar compuestos, hasta donde sea posible, por grupos interdisciplinarios. Estos equipos de trabajo propuestos son:

- a) Equipo de trabajo 1: Revisión de las normas y métodos recomendados de la OACI y material guía relacionado con la protección de la información de seguridad operacional.
- b) Equipo de trabajo 2: Revisión de la legislación, regulaciones y prácticas existentes y propuestas de los Estados Miembros relacionadas con la protección de la información de seguridad operacional.
- c) Equipo de trabajo 3: Alcance de la comunicación y compromiso de los grupos de seguridad operacional administrativos, judiciales, de cumplimiento de la ley, legales, y procesales, junto con grupos de apoyo a víctimas.

4.1.7 Teniendo en cuenta el marco legal preparado por el RASG-PA, el SIP TF invitó al RASG-PA a continuar participando en el grupo de trabajo con el objetivo de contar con su colaboración.

4.1.8 La Reunión tomó nota que durante la reunión RASG-PA ESC/11, el ESC decidió continuar apoyando al representante del RASG-PA GSI-3 en el SIP TF.

4.1.9 Además, la Reunión observó que el ESC desarrolló un cronograma para revisar y distribuir el documento “*protección de información de seguridad operacional*” del proyecto de la RASG-PA GSI/3.

4.1.10 La Reunión tomó nota sobre el progreso alcanzado por Brasil en el marco de la Iniciativa de Seguridad Operacional de Aviación Civil, Iniciativa 3 GSI/3, orientada hacia la protección de información de seguridad operacional.

4.2 Proyecto RASG-PA GSI-4 Project – Investigación Eficaz de Incidentes y Accidentes

4.2.1 La Reunión tomó nota sobre la información que involucra los accidentes de aeronaves y legislación relacionada. El CENIPA la institución gubernamental a cargo de la investigación de accidentes de Brasil ha proporcionado asistencia a varios Estados y entrenado también un importante número de profesionales alrededor del mundo. El CENIPA también proporciona servicios para la prevención de accidentes, tales como análisis de tendencias de información de seguridad operacional. El CENIPA forma parte del grupo de trabajo para la protección de la información de seguridad operacional (SIP-TF) de la OACI y también ha participado en el desarrollo de la legislación brasilera para la protección de los procesos de investigación de accidentes de aeronaves. CENIPA ha desarrollado medidas adicionales para proteger las fuentes de información de seguridad operacional con una integración más cercana del sistema judicial, proporcionándoles con seminarios e instrucción en seguridad operacional de la aviación y visitas a las instalaciones del CENIPA. Estas medidas han probado ser efectivas hasta que un marco legislativo se apruebe.

4.2.2 ACSA presentó a la Reunión el progreso alcanzado en la implementación de la Comisión de Investigación y Prevención de Accidentes bajo el amparo de COCESNA/ACSA como una iniciativa apoyada por RASG-PA. El objetivo de esta iniciativa es solucionar las limitaciones experimentadas por los Estados Centroamericanos al realizar investigaciones efectivas de accidentes/incidentes de aeronaves. El proyecto comprende tres fases hasta el año 2014; la fase uno (documentación) está concluida al 90%, la fase dos (implementación) está concluida al 25% y la fase tres (prevención) comenzará en 2012. La Reunión apoyó esta iniciativa que está en conformidad con el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación. Se informó a la Reunión que la NTSB de los Estados Unidos y BEA de Francia han ofrecido colaborar y proporcionar apoyo a esta iniciativa. Entre los grupos presentes, el CENIPA de Brasil manifestó que también podría apoyar la iniciativa.

4.3 Proyecto GSI-12 - Informe del Análisis de Datos de Vuelo

4.3.1 La Reunión tomó nota del progreso logrado por COCESNA/ACSA en un proyecto piloto del RASG-PA para el intercambio de datos FOQA sin mencionar la identidad entre el regulador y un explotador aéreo comercial clave con el propósito de mitigar los riesgos de la seguridad operacional de la aviación. Este proyecto es apoyado por ALTA y Airbus y ha producido excelentes resultados, incluyendo la reducción significativa de aproximaciones desestabilizadas y en vuelo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. El control del tránsito aéreo está ahora involucrado y se ha implementado una nueva estructura del espacio aéreo produciendo una importante reducción en los avisos de resolución. Luego del éxito de este proyecto, otros explotadores aéreos comerciales están interesados en participar en el proyecto. La Reunión tomó nota de los efectos positivos de este proyecto e instó a otros Estados y explotadores a considerar la implementación de estas mejores prácticas.

4.3.2 Brasil también informó a la Reunión sobre su experiencia con el grupo de control de sus datos de vuelo, entre líneas aéreas brasileñas voluntarias y la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Brasil. Este grupo es conocido como FDM-Brasil y está enfocado en reconocer las cuestiones relativas a la seguridad operacional antes que se transformen en amenazas. El grupo incluye los siguientes principios en su composición:

- Objetivos comunes
- Libertad de acceso del grupo
- Taxonomía común
- Ambientes de discusión segregados

4.3.3 Los resultados de este grupo son crear un ambiente de confianza entre el regulador y el explotador para el intercambio de información vital con el fin de mejorar la seguridad operacional.

4.3.4 Surgió una pregunta relacionada con el aspecto de la taxonomía común; Brasil explicó que su iniciativa es ligeramente diferente a la del proyecto de COCESNA/ACSA, ya ellos solo reciben tendencias y no datos sin procesar.

4.4 Actividades del Sistema de Compartición de Análisis de Información de Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAS)

4.4.1 El representante de CAST informó a la Reunión que la solicitud de compartir datos entre el RASG-PA y ASIAS había sido aprobada. La Directiva de ASIAS enviará un MOU para establecer un acuerdo entre las dos partes para el suministro de datos ASIAS. El acuerdo incluirá disposiciones para

que los datos hayan de ser utilizados para esfuerzos de mitigación de riesgos de seguridad operacional de la aviación del RASG-PA.

4.5 Estrategia de Implementación para la observancia del uso apropiado de la Fraseología normalizada en español en conformidad con PANS-ATM (Doc. 4444), Capítulo 12

4.5.1 La Reunión tomó nota de una propuesta para desarrollar e implementar un plan para promover y asegurar que los controladores de tránsito aéreo y pilotos observen la fraseología normalizada en español de la OACI al usar la radiotelefonía utilicen el español para (R/T). La Reunión recordó una iniciativa del GREPECAS para hacer más eficiente la fraseología de la OACI, la cual culminó con una enmienda del Capítulo 12, Fraseologías (sólo en español), del PANS/ATM (Doc. 4444) aplicable desde 2009.

4.5.2 México presentó una nota informativa que incluía una circular nacional de asesoramiento recientemente emitida, la cual fue presentada al RASG-PA con el propósito de asistir a los Estados de habla hispana en establecer su propio manual de fraseología en español en conformidad con la fraseología normalizada en español de la OACI.

4.5.3 La Reunión tomó nota de la propuesta de establecer un proyecto que coordinaría los esfuerzos de implementación para el uso consistente de fraseología ATC en español y acordó que por lo menos debería considerar lo siguiente:

- a) revisar la circular obligatoria presentada por México para asegurar que cumple con los requerimientos del Doc 4444 de la OACI, de manera que pueda ser utilizada como un modelo de manual de fraseología en español promovido por el RASG-PA
- b) tarjetas de referencia para los controladores de tránsito aéreo y pilotos que contengan los términos más comunes para cada fase del vuelo
- c) seminarios/foros para divulgar iniciativas de proyectos
- d) instrucción para los controladores de tránsito aéreo y pilotos sobre la importancia de usar fraseología normalizada como un medio para mitigar los riesgos de seguridad operacional de la aviación

4.5.4 Con base en lo antes mencionado, la Reunión formuló la siguiente Decisión:

DECISIÓN RASG-PA/4/4 FRASEOLOGÍA NORMALIZADA EN ESPAÑOL

Que el RASG-PA ESC establezca un proyecto para promover y elaborar una estrategia de implementación para el uso consistente de fraseología normalizada ATC en español en conformidad con el PANS-ATM (Doc 4444) de la OACI a más tardar el 15 de diciembre de 2011.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Plan de Actividades del RASG-PA para 2012**

Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio, notas informativas y presentaciones:

- NE/11 (Secretaría) y NE/12 (Secretaría)

5.1 Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2012

5.1.1 ALTA ofreció un breve informe a la Reunión sobre el éxito de la Segunda 2011 Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación, la cual contó con más de 250 participantes en la Ciudad de México, México. Entre los participantes, se incluyen autoridades de las Regiones NAM, CAR y SAM, y ejecutivos de más de 25 líneas aéreas y representantes de la industria.

5.1.2 Como resultado del éxito de reunir a las partes interesadas a nivel regional durante las Cumbres Panamericanas de Seguridad Operacional previas, el RASG-PA ESC aprobó unánimemente la Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación, programada tentativamente del 19 al 21 de junio de 2012, en Bogotá, Colombia.

5.2 Programa de Trabajo del RASG-PA para 2012

5.2.1 La Secretaría realizó un breve informe a la Reunión sobre las actividades del RASG-PA en 2011.

5.2.2 Desde la Reunión del RASG-PA/03 de octubre de 2010, las actividades del RASG-PA han sido organizadas y coordinadas por la Secretaría del RASG-PA con el apoyo y guía del Comité Ejecutivo Directivo (ESC) del RASG-PA, e incluyen las siguientes reuniones y actividades:

- a) Comité Directivo Ejecutivo (ESC)
 - i) Cuatro reuniones: Punta Cana, República Dominicana, octubre 2010, Lima, Perú, marzo 2011; Santa Cruz, Bolivia, agosto 2011 y Miami, Estados Unidos, octubre 2011
 - ii) Diez teleconferencias mensuales;
- b) Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación: Ciudad de México, México, junio 2011
- c) Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)
 - i) Cuatro Reuniones: Lima, Perú, marzo 2011; Ciudad de México, México, junio 2011; Miami, Estados Unidos, agosto y octubre 2011
- d) Taller de Seguridad Operacional del RASG-PA, Ciudad de México, México, junio 2011

- e) Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)
 - i) Dos Reuniones: Ciudad de México, México, febrero y septiembre de 2011
- f) Equipo a Cargo del Informe Anual de Seguridad Operacional
 - i) Dos Reuniones: Lima, Perú, julio y septiembre 2011
- g) Proyectos RASG-PA
 - i) Grupo de Tarea de Protección de la Información de Seguridad Operacional de la OACI (SIP-TF), Montreal, Canadá, septiembre de 2011.

5.2.3 Con el fin de completar el programa de trabajo y los objetivos del RASG-PA para el 2012, la Secretaría propuso el siguiente programa de actividades tentativo:

ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR	PARTICIPANTES
Teleconferencias del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	Mensual	No aplica	ESC
Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Marzo	Jamaica	RAST-PA
Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA	Marzo	Jamaica	ESC
Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)	Febrero	Por determinar	ASTT
Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)	Mayo y Julio	Por determinar	ASRT
Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	18 de junio	Bogotá, Colombia	RAST-PA
Tercera Cumbre Panamericana de la Seguridad Operacional de la Aviación	19-21 de junio	Bogotá, Colombia	Miembros del RASG-PA y la comunidad de aviación
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	21 de junio	Bogotá, Colombia	ESC
Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Agosto	Seattle, Washington, Estados Unidos	RAST-PA
Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA	Agosto	Seattle, Washington, Estados Unidos	ESC
Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)	Septiembre	Por determinar	ASTT
Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Octubre	Por determinar	RAST-PA
Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/5)	Octubre	Por determinar	Miembros del RASG-PA
Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	Octubre	Por determinar	ESC

5.2.4 La Reunión aprobó el programa de trabajo del RASG-PA para el 2012 según se presentó.

DECISIÓN RASG-PA/4/5 PROGRAMA DE TRABAJO DEL RASG-PA PARA 2012

RASG-PA aprueba el programa de trabajo del RASG-PA para 2012 que aparece e la Sección 5.2.3 a esta parte del informe según lo recomendado por el ESC.

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

Bajo esta Cuestión del Orden del Día, las siguientes notas de estudio, y notas informativas fueron presentadas.

- NE/14 (Secretaría); NE/15 (Secretaría); NE/18 (Brasil); NE/22 (Brasil); NE/26 (Secretaría); NE/27 (IATA) y NI/03 (Secretaría)

6.1 La Reunión recordó que el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) fue originalmente concebido y sirvió inicialmente como un documento de política de alto nivel para guiar al Estado, la industria y las organizaciones internacionales en sus esfuerzos para mitigar los riesgos de la seguridad operacional de la aviación. Considerando los últimos desarrollos relacionados con la implementación de Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), así como las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) relacionados, ha sido necesario actualizar el GASP para reflejar mejor la introducción y uso de los principios de gestión de la seguridad operacional. La 37ª Período de Sesiones de la Asamblea (Refiérase a la Resolución A37-4) tomo nota sobre la intención de continuar utilizando el GASP como una herramienta de mejora de seguridad operacional enfocando la acción donde más se necesite y orientó al Consejo a que mantenga el GASP actualizado con el objeto de apoyar los objetivos pertinentes de la OACI. Se planea terminar la nueva edición del GASP para diciembre de 2011. Se prevé que el GASR se enmendará poco después.

6.2 La Reunión fue informada sobre las nuevas iniciativas globales de seguridad operacional (GSI) propuestas y tomó nota que se mantiene la compatibilidad con las anteriores iniciativas agrupando las GSI relacionadas, de la siguiente manera:

- GSI 1 – Aplicación Consecuente de las Normas Internacionales y las Mejores Prácticas de la Industria
- GSI 2 – Vigilancia consecuente de la Reglamentación
- GSI 3 – Notificación Eficiente de Errores e Incidentes
- GSI 4 – Investigación Eficaz de Incidentes y Accidentes
- GSI 5 – Coordinación Consecuente de los Programas Regionales
- GSI 6 – Notificación y Análisis eficaces de Errores e Incidentes de la Industria
- GSI 7 – Uso Consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
- GSI 8 – Cumplimiento Consecuente de los Requisitos de Reglamentación
- GSI 9 – Armonización de las Estrategias de Seguridad Operacional de la Industria

6.3 La Reunión tomó nota sobre la evolución de la vigilancia de la seguridad operacional de los sistemas de navegación aérea (ANS) brasileños por medio del establecimiento de una organización independiente de la unidad reguladora para los ANS, bajo la responsabilidad del Comandante de la Fuerza Aérea que es la Autoridad Aeronáutica Brasileña para ANS, para coordinar y controlar las actividades de inspección de seguridad operacional en esta área, así como de supervisar el Programa de Vigilancia de Seguridad Operacional. También se mencionó que en 2008, se creó ASOCEA (*Airspace Control Safety Advisory Board*), responsable de asegurar la implementación efectiva de los ocho Elementos Críticos del Sistema de Vigilancia de Seguridad Operacional de Brasil en el área ANS, conduciendo un proceso sistemático de vigilancia de las actividades desarrolladas por el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) y por todos los proveedores de servicio de navegación aérea en Brasil. Finalmente, Brasil se refirió a la implementación de su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), la

implementación de los sistemas de gestión de calidad en AIS para aeropuertos internacionales y el nivel de competencia lingüística en inglés del personal SAR. Se mencionó que las dos primeras están en progreso. Con respecto a la tercera área, aseguraron que hay suficiente personal SAR con competencia del idioma inglés. Por lo tanto, los resultados de la Auditoría USOAP de la OACI, en el área ANS en Brasil, indicaron que la falta de implementación de los elementos críticos en 2009 fue de 5.2% y después de la implementación del Plan de Acción Correctivo, este porcentaje se redujo al 4.7%.

6.4 Brasil también informó a la Reunión sobre sus avances en el desarrollo de material regulatorio para prevenir el uso de sustancia psicoactivas en la aviación civil. La Reunión observó los beneficios de seguridad operacional de dicho programa, los antecedentes del material regulatorio utilizado para su desarrollo, los contenidos del programa y costos asociados y los planes para incorporar este material como parte de las regulaciones aeronáuticas latinoamericanas LAR.

Resultados del Seminario Regional sobre Seguridad Operacional en Pista de la OACI/FAA/IFATCA para las Regiones NAM/CAR/SAM

6.5 La Secretaría informó a la Reunión sobre los resultados del Seminario Regional sobre Seguridad Operacional en Pista de la OACI/FAA/IFATCA (RRSS) celebrado en Miami, Estados Unidos, del 12 al 14 de octubre de 2011.

6.6 Se informó a la Reunión que el objetivo del RRSS fue apoyar la creación de equipos de seguridad operacional en pista (RST) locales para atender la prevención y mitigación de excursiones en pista, incursiones en pista y otras ocurrencias relacionadas con la seguridad operacional en pista.

6.7 La Reunión reconoció que RASG-PA tiene un papel esencial en la implementación de RST a través de la Región Panamericana. Por lo tanto, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA/4/6 EQUIPOS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y la industria:

- a) apoyen la creación de Equipos de Seguridad en las Pistas (RST) en las Regiones NAM/CAR/SAM, así como a los ya existentes;
- b) consideren la creación de un “Go Team” RST bajo el liderazgo de la OACI y con la participación de los socios de la OACI en seguridad operacional de pista, para asistir a los Estados en la creación de los RST;
- c) apoyen el lanzamiento del proyecto piloto del RST en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) con el apoyo de la DGAC de México y los interesados locales e internacionales;
- d) apoyen, monitoreen, den seguimiento y notifiquen sobre el estado de ejecución, y las acciones regionales y locales realizadas para reducir riesgos relacionados según sea necesario;

- e) encomienden al Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT) a que incluya planes de implementación RST y las mejores prácticas de seguridad operacional en pista dentro de los temarios de los talleres de seguridad operacional RASG-PA 2012 y que envíe el material de instrucción relacionado al sitio web del RASG-PA, y
- f) apoyen el Seminario/Taller sobre seguridad operacional de pista para las Regiones NAM/CAR patrocinado por la DGAC de México y ACI, y los Seminarios/Talleres sobre seguridad operacional de pista para la Región SAM a celebrarse en 2012.

6.8 A continuación la IATA presentó la NE/27, donde explicó su rol para entregar Informes de Seguridad Operacional de la Aviación (ASR) de las aerolíneas miembros a los Estados con asistencia de las Oficina NACC y SAM de la OACI. Además, IATA presentó las tasas mundiales de accidentes y la Revisión de Incidentes ASR en Estados/Territorios de LATAM/CAR de un año (julio de 2010 – junio de 2011). Estos informes tienen la intención de recabar datos para prevenir futuros accidentes y alentar la elaboración de mejores prácticas tanto en los operadores como en los proveedores de servicios de navegación aérea. IATA advirtió a la Reunión que las aerolíneas están preocupadas con respecto a la falta de respuesta sobre las acciones correctivas por parte de los Estados para responder a incidentes de manera oportuna. IATA alentó a los Estados a corregir deficiencias con los procesos de investigación para aumentar los datos disponibles para mejorar la seguridad operacional.

6.9 A continuación la Reunión fue informada sobre el estado de implementación de otros RASGs alrededor del mundo, como se muestra a continuación:

Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Asia y Pacífico (RASG-APAC) – La Cuarenta y Siete Reunión de Directores Generales de Aviación Civil APAC (DGAC-47), llevada a cabo del 25 al 29 de octubre de 2010 en Macao, China, acordó el establecimiento del RASG-ASIA/PAC. La primera Reunión del RASG-ASIA/PAC se celebró del 10 al 11 de octubre de 2011, en Numea, Nueva Caledonia.

Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Europa (RASG-EUR) - La reunión de alto-nivel de Directores Generales de Aviación Civil EUR, realizada del 15 al 17 de febrero de 2011, acordó el establecimiento del Grupo de Seguridad Operacional de la Aviación, de la Región Europea (RASG-EUR) para toda la Región Europea. Subsecuentemente, fue convocada una reunión para el establecimiento del RASG-EUR en París el 16 de mayo de 2011. La primera reunión del RASG-EUR está programada para el 23 y 24 de enero de 2012.

Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Medio Oriente (RASG-MID) – La primera reunión de Directores General de la Aviación Civil del Medio Oriente (DGCA-MID/1) fue realizada en marzo de 2011, y acordó el establecimiento del RASG-MID. Como consecuencia, la Primera RASG-MID fue llevada a cabo en septiembre de 2011. El RASG-MID eligió una estructura similar al PIRGs el cual normalmente tiene un Vice-Presidente que reemplaza al Presidente en caso de que el/ella no pueda asistir a la reunión. Se optó en el grupo del RASG tener dos vice-presidentes; uno del Estado Miembro para el mismo propósito como en el PIRG y otro de las partes interesadas de aviación, para lograr su participación en las acciones necesarias para mejorar la seguridad operacional. Además, el RASG-MID

estableció un Comité Directivo RASG (RSC) y acordó establecer el Equipo de Notificación Anual de Seguridad Operacional (ASRT), con el objeto de determinar la forma de medir el progreso.

Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - África (RASG-AFI). La Cuarta Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de África Oriental y Occidental (ESAF) y Central y Occidental (WACAF) (DGCA/4), aprobó el concepto de RASG. La primera reunión del RASG-AFI está programada para llevarse a cabo en marzo de 2012.

6.10 La Secretaría recordó a la Reunión que RASG-PA ha celebrado cuatro reuniones anuales desde 2008. Las reuniones anuales RASG-PA se realizaron en Puntarenas, Costa Rica, 2008 –DGAC de Costa Rica; Bogotá, Colombia, 2009 –DGAC de Colombia; Punta Cana, República Dominicana, 2010 – IDAC de República Dominicana; y Miami, Estados Unidos, 2011 – Airbus.

6.11 Se recordó a la Reunión que el Manual de Procedimientos de RASG-PA declara que el ESC alterne las reuniones anuales RASG-PA entre las Regiones NAM/CAR/SAM para permitir una participación en aumento a través de la Región Panamericana.

6.12 También se recordó a la Reunión que la implementación y armonización exitosa de iniciativas RASG-PA sólo puede lograrse a través del involucramiento de todas las partes interesadas incluyendo la OACI, Organizaciones Internacionales y la industria. Además, las reuniones han sido muy exitosas al avanzar el trabajo de RASG-PA debido a la generosidad de los anfitriones de las reuniones al proporcionar los sitios necesarios para los eventos y la logística requerida para tan diverso grupo de participantes.

6.13 La Secretaría informó a la Reunión que Chile se ha ofrecido como voluntario para auspiciar la Reunión RASG-PA de 2012. Las fechas de la reunión se coordinarán entre la Secretaría de RASG-PA y la DGAC de Chile.

DECISIÓN RASG-PA/04/7

REUNIÓN RASG-PA 2012

Chile acordó auspiciar la próxima reunión de RASG-PA en octubre 2012, lo que fue aprobado por la Reunión.

Elección de Co-presidencia y primer Vicepresidente

6.14 Se informó a la Reunión que, de conformidad con el Manual de Procedimientos RASG-PA, los mandatos de la Co-presidencia (Estado/Territorio) y primer Vicepresidente RASG-PA llegaban a su fin y se necesitaba celebrar elecciones para estos puestos. La Reunión reeligió unánimemente al Sr. Oscar Derby de Jamaica como Copresidente (Estado/Territorio) y al Sr. Carlos Pellegrino de Brasil como Primer Vicepresidente de RASG-PA por un período adicional de tres años.

Comité de Seguridad Operacional ALTA/IATA

6.15 El Comité de Seguridad Operacional ALTA/IATA ha establecido un equipo de trabajo con el propósito de identificar y mitigar el peligro aviario en la región. Este grupo está conformado por aerolíneas de la región además del apoyo de Boeing, Airbus, FAA y la USDA (esta última entidad es una agencia experta en el control de fauna en los EEUU). IATA junto con ALTA han podido realizar un análisis inicial donde se puede destacar los aeropuertos con mayores índices de impactos de ave. El

objetivo que este equipo de trabajo es trazar un plan de acción para apoyar a los aeropuertos y autoridades de aviación civil de la región y trabajar juntos para minimizar los efectos de la amenaza que representan los golpes de aves para la seguridad de la aviación.

6.16 Se invita al RASG-PA a que se familiarice con el proyecto y considere esta iniciativa ALTA/ITA como uno de los proyectos apoyados por RASG-PA. La primera reunión del grupo de trabajo se celebrará el 1 de noviembre de 2011 en las oficinas de ALTA en Miami.