



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**GRUPO REGIONAL SOBRE
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMERICANO**

(RASG-PA)

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMERICANO**

(RASG-PA/02)

INFORME

Bogotá, Colombia
3 al 6 de noviembre de 2009

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME DE LA

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE
LA AVIACIÓN - PANAMERICANO**

(RASG-PA/02)

BOGOTÁ, COLOMBIA, 3 AL 6 DE NOVIEMBRE DE 2009

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 de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración.....	ii-1
	Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de Trabajo	ii-1
	Orden del Día.....	ii-1
	Horario y modalidad de trabajo	ii-3
	Asistencia.....	ii-3
	Conclusiones y Decisiones	ii-3
	Lista de Conclusiones	ii-4
	Lista de Decisiones	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 Programa de la Reunión.....	1-1
	Cuestión 2 del Orden del Día:	
	Revisión de las Conclusiones de la Reunión RASG-PA/01	2-1
	Cuestión 3 del Orden del Día:	
	Estado de el(los) Proyecto(s) del RASG/PA	3-1
	Cuestión 4 del Orden del Día:	
	Estado de Implantación y Perspectivas sobre SMS/SSPs del RASG-PA	4-1
	Cuestión 5 del Orden del Día:	
	Tendencias de Accidentes e Incidentes.....	5-1
	Cuestión 6 del Orden del Día:	
	Taller sobre los Sigüientes Pasos del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación - GSI-12 Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional	6-1
	Cuestión 7 del Orden del Día:	
	Iniciativas Subregionales de la Seguridad Operacional de Vuelo NAM/CAR/SAM.....	7-1

Cuestión 8 del Orden del Día:	Perspectivas de la Seguridad Operacional de Vuelo.....	8-1
Cuestión 9 del Orden del Día:	Modelos del Programa de Recopilación/Compartición de Datos	9-1
Cuestión 10 del Orden del Día:	Instrucción Disponible sobre la Seguridad Operacional de Vuelo	10-1
Cuestión 11 del Orden del Día:	Otros Asuntos	11-1

Reseña de la Reunión

ii.1 Lugar y Duración

La Segunda Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA/02), se llevó a cabo en el Hotel Casa Dann Carlton, Bogotá, Colombia, del 3 al 6 de noviembre de 2009, auspiciado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia.

ii.2 Ceremonia Inaugural

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional para Norte América, Centro América y el 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 más 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 Regional Sudamericana de la OACI, dio la bienvenida a los participantes de la reunión. El Sr. Oscar Derby, Presidente del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano, dirigió la Reunión y el Sr. Fernando Sanclemente, Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, dio la bienvenida a los participantes a la República de Colombia e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Sr. Oscar Derby, Presidente del RASG-PA, presidió la Reunión. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI actuó como Secretaria de la Reunión, asistida por los señores Franklin Hoyer Director Regional de la Oficina Regional SAM de la OACI; Mitch Fox, Jefe de la Sección de Seguridad Operacional de la sede de la OACI en Montreal; Oscar Quesada, Especialista Regional de Seguridad Operacional de la Oficina SAM; Adolfo Zavala, Especialista Regional de Gestión de Tránsito Aéreo/2 y Eduardo Chacín, Especialista Regional de Seguridad Operacional ambos de la Oficina Regional NACC.

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 fueron emitidos en estos dos idiomas.

ii.5 Orden del Día

La Reunión revisó el Orden del Día, el cual se aprobó como se indica a continuación:

Cuestión 1 del Orden del Día: Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y Programa de la Reunión

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión de las Conclusiones de la Reunión RASG-PA/01

- Cuestión 3 del Orden del Día:** Estado de el(los) Proyecto(s) del RASG/PA
- Informe del Proyecto RASG-PA GSI/3.A
 - Uso de los Formularios de Marco de la Performance (PFFs)
 - Financiamiento del RASG-PA y Apoyo en Especie
- Cuestión 4 del Orden del Día:** Estado de Implantación y Perspectivas sobre SMS/SSPs del RASG-PA
- Estado del SSP/Sede de la OACI
 - Transport Canada
 - IATA
 - ALTA
 - AIRBUS
 - CASSOS
 - Sesión de Panel/P&R
- Cuestión 5 del Orden del Día:** Tendencias de Accidentes e Incidentes
- Identificación de Áreas de Riesgo Basadas en Datos
 - Reporte de Información de la Seguridad Operacional
 - Alineación de los SEIs frente a los Datos de Accidentes/Incidentes
- Cuestión 6 del Orden del Día:** Taller sobre los Sigüientes Pasos del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación
- GSI-12 – Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional
- Cuestión 7 del Orden del Día:** Iniciativas Subregionales de la Seguridad Operacional de Vuelo NAM/CAR/SAM
- Reconocimiento Multi-nacional de las OMAs
 - Compartición de Datos de la Inspección de Rampa

- Cuestión 8 del Orden del Día:** Perspectivas de la Seguridad Operacional de Vuelo
- Perspectivas de las Aerolíneas
 - Iniciativas de IATA
 - Resultados de la Reunión de Seguridad Operacional de ALTA
 - Perspectivas de los Aeropuertos
 - FAA
- Cuestión 9 del Orden del Día:** Modelos del Programa de Recopilación/Compartición de Datos
- Sistema de Vigilancia de la Transportación Aérea (ATOS)
 - Garantía de Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA)
 - Sistema de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (CASS)
 - Gestión del Riesgo de Fatiga
- Cuestión10 del Orden del Día:** Instrucción Disponible sobre la Seguridad Operacional de Vuelo
- Instrucción General sobre la Seguridad Operacional de Vuelo
 - Instrucción Dirigida de la Seguridad Operacional de Vuelo
- Cuestión11 del Orden del Día:** Otros Asuntos
- Sede y fecha de la siguiente reunión

ii.6 **Horario y Modalidad de Trabajo**

Las sesiones de la Reunión se llevaron a cabo de 0830 a 1530 horas, con dos pausas.

ii.7 **Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 72 delegados de 16 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 7 Organizaciones Internacionales, 5 Líneas Aéreas, 1 Aeropuerto y 2 Fabricantes de Aeronaves.

ii.8 **Conclusiones y Decisiones**

El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano 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 de las reuniones del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano.

ii.9 **Lista de Conclusiones**

Núm.	Título	Página
2/2	MECANISMO PARA EL FINANCIAMIENTO DEL RASG-PA	3-3

ii.10 **Lista de Decisiones**

Núm.	Título	Página
2/1	INFORME DEL PROGRESO DE LA IMPLANTACION DE LOS MARCOS LEGISLATIVOS PARA PROTEGER LA INFORMACION SOBRE LOS PELIGROS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	3-2
2/3	DISEÑO ESTANDARIZADO PARA EL INFORME ANUAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG/PA	5-2
2/4	ESTABLECIMIENTO DE UN EQUIPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN	5-5
2/5	DISPONIBILIDAD DE ENTRENAMIENTO EN SEGURIDAD OPERACIONAL	10-2

LISTA DE PARTICIPANTES**ANTILLAS NEERLANDESAS**

Auxencio E. Isenia

BARBADOS

E. Anthony Archer

BOLIVIA

Carolina Aldazosa de Tejada

BRASIL

Ricardo Senra de Oliveira
Jeferson Ghisi Costa
Otavio Oliveira Filho
Joao Carlos Bieniek
Antonio Augusto Walther de Almeida

CANADÁ

Shelley Chambers

CHILE

Lorenzo Sepúlveda Biget

COLOMBIA

Donall Tascón Cárdenas
Sergio Paris Mendoza
Germán García Acevedo
Juan Carlos Escalante Mora
Harlen Mejía Oliveros
Miguel Camacho Martínez
Luz Marina González Bernal
Diana Pardo
Franklin Alberto Urbina Moreno
Jorge Enrique Saltarín Sánchez
Olga Martínez Mariño
Alexandra Palomino
José Omar Cardona
Miguel Lasprilla
Claudia María Oliveros
Fernando Diaquive Posada
Fernando Andrade Vargas

COSTA RICA

Ricardo Arias Borbón

CUBA

Alberto Pérez Valdés

ECUADOR

César Augusto Díaz Albuja
Eduardo Pilo-Pais Arguello

ESTADOS UNIDOS

Bonnie Ahumada
Monica Nemecek
Glenn W. Michael
James White
Kyle L. Olsen

HAITÍ

Jean-Lemerque Pierre
Joseph Laurent Dumas
Marc Paulemon

JAMAICA

Oscar Derby
Nari Williams-Singh
Marva Gordon Simmonds

MÉXICO

Christian Uriel Cedillo Jaime

REPÚBLICA DOMINICANA

Ivan I. Vasquez Reyes
Johann Estrada Pelletier

TRINIDAD AND TOBAGO

Garnet Smart

ALTA

Alex de Gunten
Augusto Herrera
Cesar Torres
Cindy Granda

AIRBUS

Andreas Kohn
Michael J. Preis
Alvar Antillon

AERO REPÚBLICA

Jorge Robles
Eduardo Lombana

AIRES S. A.

Daniel Andrés Fernández

AVIANCA

Hugo Esteban Blanco
Hector Hidalgo

AVSAFE LTDA.

Luis Eduardo Caicedo

BOEING

Gerardo M. Hueto
Annie (Beck) Parker

COCESNA/ACSA

Jorge Vargas Araya
Víctor Manuel Zamora
Jorge Iván Zavala
Sagrario Padilla

CUBANA DE AVIACIÓN

Tony José Correa García

IATA

Martin Maurino

IFALPA

Germán Díaz Barriga
Carlos Akl

INFICALDAS

Reinerio Cuartas

MECHTRONIX

Ana María Blanco

SENASA

José Luis Ferragut Aguilar

VOLARIS

Zacarias Velázquez Masís

SECRETARÍA DE LA OACI

Loretta Martin
Franklin Hoyer
Mitchell Fox
Oscar Quesada
Adolfo Zavala
Eduardo Chacín

LISTA DE PARTICIPANTES

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
ANTILLAS NEERLANDESAS		
Auxencio E. Isenia Principal Aviation Safety Inspecto (Airworthiness)	Directorate of Civil Aviation Netherlands Antilles	599-9 8393318 / 511 5727 auxisenio@yahoo.com angelo.isenia@gov.an
BARBADOS		
E. Anthony Archer Director	Civil Aviation Department	+1 (246) 428-0930/4883 civilav@sunbeach.net
BOLIVIA		
Carolina Aldazosa de Tejada Inspectora de Operaciones/TRIP/CAB	Dirección General de Aeronáutica Civil	5913 422 1696 / 4591 983 caldozosa@dgac.gov.bo caroaldazosa@hotmail.com
BRASIL		
Ricardo Senra de Oliveira Senior Manager	Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC)	5521 3501-5256 Ricardo.senra@anac.gov.br
Jeferson Ghisi Costa	Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)	5521 2101 6605 asegcea@decea.gov.br
Otavio Oliveira Filho	Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)	5521 2101 6605 asegcea@decea.gov.br
Joao Carlos Bieniek Jefe de la Oficina Regional	CENIPA	55 812129 7273 jcbieniek@hotmail.com
Antonio Augusto Walter de Almeida Investigador Master	CENIPA	5521 2101 6677 assessoria@seripa3.aer.mil.br
CANADA		
Shelley Chambers Director, International Operations	Transport Canada	+1 613-990-8177 shelley.chambers@tc.gc.ca
CHILE		
Lorenzo Sepúlveda Biget Director de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica civil	562 439-2498 lsepulveda@dgac.cl
COLOMBIA		
Donall Tascón Cárdenas Subdirector General	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 2202 donall.tascon@aerocivil.gov.co

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Sergio Paris Mendoza Secretario Sistemas Operacionales	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3790 sparis@aerocivil.gov.co
Germán García Acevedo Secretario de Seguridad Aérea	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3066 germanr.garcia@aerocivil.gov.co
Juan Carlos Escalante Mora Jefe Grupo Investigación de Accidentes	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3068 / 266 3144 juan.escalante@aerocivil.gov.co
Harlen Mejía Oliveros Jefe Grupo Procedimientos ATM	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 2545 harlen.mejia@aerocivil.gov.co
Miguel Camacho Martínez Jefe Grupo Prevención Accidentes	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3564 / 266 2364
Luz Marina González Bernal Grupo de Proyectos Internacionales	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 2952 luz.gonzalez@aerocivil.gov.co
Diana Yolanda Pardo Profesional de Transporte Aéreo	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 2306 diana.pardo@aerocivil.gov.co
Franklin Alberto Urbina Moreno Controlador de Tránsito Aéreo	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3913 franklin.urbina@aerocivil.gov.co
Jorge Enrique Saltarín Sánchez Coordinador ATSEP (Air Traffic Safety Electronic Personnel) - CEA	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 313 333 0030 jsalttar@aerocivil.gov.co
Olga Beatriz Martínez Mariño Profesional Aeronáutico V.	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 3089 beatriz.martinez@aerocivil.gov.co
Alexandra Palomino Abogada Transporte Aéreo	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 413 9598 apalomin@aerocivil.gov.co
Jose Omar Cardona Villarraga Controlador de Tránsito Aéreo	U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 266 2213 jose.cardona@aerocivil.gov.co
Miguel A. Lasprilla Controlador Aéreo	ACDECTA - U. A. E. de Aeronáutica Civil de Colombia	571 295 6421 miguel.lasprilla@aerocivil.gov.co
Claudia María Oliveros Asesora Aeroportuaria	Alcaldía Municipal de Cartago	572 211 4101 / 211 4102 / 211 4103 claudiacartago@hotmail.com
Fernando Diaquive Posada	Armada Nacional de Colombia	571 314 458 1842 / 571 727 0748 Fermarines222@yahoo.com
Fernando Enrique Andrade.	Armada Nacional de Colombia	571 313 495 6334 / 571 266 0177 fernandoandrade@yahoo.com

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
COSTA RICA		
Ricardo Arias Borbón Subdirector General Técnico	Dirección General de Aeronáutica Civil	506 2290 0090 rarias@dgac.go.cr
CUBA		
Alberto Pérez Valdés Inspector de Aeronavegabilidad	Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad. Instituto de la Aeronáutica Civil de Cuba	0537 8381124 Alberto.perez@webmail.avianet.cu / inspectores.dia@iacc.avianet.cu
ECUADOR		
César Augusto Díaz Albuja Jefe Certificación Aeropuertos	Dirección General de Aviación Civil	593 2 2529505 augusto_diaz@dgac.gov.ec /
Eduardo Pilo-Pais Arguello Jefe de Certificación	Dirección General de Aviación Civil	593 2 223 1006 eduardo_pilopais@dgac.gov.ec
ESTADOS UNIDOS		
Bonnie Ahumada Foreign Affairs Specialist, Western Hemisphere Office	Office of International Aviation Federal Aviation Administration	+1 202 385-8876 bonnie.ahumada@faa.gov
Monica Nemecek Manager, International Affairs Branch, Flight Standards Service	Federal Aviation Administration	+1 202 385 8140 monica.nemecek@faa.gov
Glenn W. Michael Manager, International Operations, Commercial Aviation Safety Team (CAST), Office of Aviation Safety	Federal Aviation Administration	+1 603 879 6633 glenn.w.michael@faa.gov
James White Deputy Director, Airport Safety & Standards	Federal Aviation Administration	+1 202 267-7605 James.white@faa.gov
Kyle L. Olsen Aviation Safety Advisor	Federal Aviation Administration	+1 425 283 8311 kyleolsen104@gmail.com
HAITÍ		
Jean-Lemerque Pierre Director General	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	(509) 2250 0052 / 0647 lpierre@ofnac.org
Joseph Laurent Dumas Director of Flight Safety	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	(509) 2250 0052 / 0647 Dum_ofnac@yahoo.com
Marc Paulemon Technical Adviser	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	(509) 2250 0052 / 0647 avanesso@yahoo.com mpaulemon@ofnac.org

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
JAMAICA		
Lt. Col. Oscar Derby Director General (Acting)	Jamaica Civil Aviation Authority	+1 876 920 2250 jcivav@jcaa.gov.jm
Nari Williams-Singh, Director, Flight Safety	Jamaica Civil Aviation Authority	+1 876 906 8074 (direct) / 876 990 3469 (mobile) nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
Marva Gordon Simmonds General Counsel	Jamaica Civil Aviation Authority	+1 876 501 9512 / 832 5586 legal@jcaa.gov.jm
MÉXICO		
Christian Uriel Cedillo Jaime Subdirector de Seguridad Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	5255 57239300 ext 18064 ccedillo@sct.gob.mx
REPÚBLICA DOMINICANA		
Ivan I. Vasquez Reyes Director de Normas de Vuelo	IDAC	+1 (809) 221-7909, Ext. 276 ivasquez@idac.gov.do
Johan Antonio Estrada Pelletier Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional	IDAC	+1 (809)221-7909 Ext. 276 jestrada@idac.gov.do
TRINIDAD Y TABAGO		
Garnet Smart Head Quality and Investigation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	+1 868 669 0519 / 868 669 4251 gsmart@caa.gov.tt
ALTA		
Cindy Granda Flight Operations, Safety & Security Assistant	Colombia	571 315 5637 / 587 7700 Ext. 2203 cgranda@alta.aero
Alex de Gunten Executive Director	United States	1 (786) 388 0222 adegunten@alta.aero
Augusto Herrera Flight Operations, Safety & Security Advisor	Colombia	571 315 5637 / 587 7700 Ext. 2203 aherrera@alta.aero
César Torres Flight Operations Advisor	Colombia	571 315 5637 / 587 7700 Ext. 2203 ctorres@alta.aero
AIRBUS		
Alvar Antillon Check Airman / Safety Specialist	Airbus Training Center – Miami, USA	+1 305-505-7091 alvar.antillon@airbus.com

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Andreas Kohn Director of International Airworthiness Cooperation Department	France	33 (0) 561 93 43 34 / 33 (0) 609 376785 (mobile) andreas.kohn@airbus.com
Michael J. Preis Safety Manager / Instructor / TCE	Airbus Training Center – Miami, USA	+1 305-871-3655, ext. 6128 mike.preis@airbus.com
AERO REPÚBLICA		
Jorge Robles Safety and Quality Director	Colombia	57 311 876 8418 / 561 2794 jrobles@aerorepublica.com
Eduardo Lombana VP Operaciones	Colombia	57 311 561 2794 elombana@aerorepublica.com
AIRES S. A.		
Daniel Andrés Fernández	Colombia	571 294 0330 ext. 142 daniel.fernandez@aires.aero
AVIANCA		
Hugo Esteban Blanco Barragán Jefe Departamento de Monitoreo de Operaciones de Vuelo	Colombia	571 615 7529 hblanco@avianca.com
Héctor Hidalgo FDA coordinator	Colombia	571 300 213 6145 hhidalgo@avianca.com
AVSAFE LTDA		
Luis Eduardo Caicedo Jimenez Asesor en Prevención de Accidentes	Colombia	571 6958456 luiscaice2000@yahoo.com
BOEING		
Gerardo M. Hueto Program Manager – Regional Safety	United States	+1 425-237-3129 gerardo.m.hueto@boeing.com
Annie (Beck) Parker Regulatory Affairs – Project Manager	United States	+1 425-237-2102 annie.l.parker@boeing.com
COCESNA/ACSA		
Jorge Vargas Araya Director ACSA	Costa Rica	506 2443-8968 jvargas@cocesna.org

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Víctor Manuel Zamora Vargas Coordinador de Operaciones	Costa Rica	506 2443 1160 Ext. 6135 vzamora@cocesna.org
Jorge Iván Zavala Gerente Tecnología	Costa Rica	504 234 3360 jzavala@cocesna.org
Sagrario Padilla Asesora Legal	Costa Rica	506 88266193 spadilla@cocesna.org padilla2@racsa.co.cr
CUBANA DE AVIACIÓN		
Tony José Correa García Director Adjunto Seguridad Operacional	Cubana de Aviación	0537 266 4749 / 0537 266 4988 tony.correa@cubana.avianet.cu
IATA		
Martin Maurino Manager, Safety Analysis	Canada	+1 514 874 0202 Ext. 3366 maurinom@iata.org
IFALPA		
Germán Díaz Barriga IFALPA EVP CAR/SAM	México	52 55 5091 5954 atecnicos@aspa.org.mx germandiazb@prodigy.net.mx
Carlos Akl RVP SAM/N IFALPA	Colombia	571-621-6380 cakl@acdac.org.co
INFICALDAS		
Reinerio Cuartas Rodríguez Gerente-Administrador	Aeropuerto la Nubia Manizales, Colombia	576 874 0111 rei.cuartas@yahoo.es
SENASA		
José Luis Ferragut Aguilar Coordinador Operaciones de Vuelo Senasa/DGAC/AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea España	3464 8023273 / 3460 9112901 jlferragut@senasa.es / senasa.jlfa@fomento.es
VOLARIS		
Zacarías Velázquez Masís Gerente de Seguridad Aérea	Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A. de C.V.	52 (722) 2771205 zacarias.velazquez@volaris.com.mx
OACI		
Loretta Martin Directora Regional de la OACI	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	5255 5250 32 11 icao_nacc@mexico.icao.int
Franklin Hoyer Director Regional de la OACI	Oficina para Sudamérica (SAM)	511 6118686 mail@lima.icao.int

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Mitchell Fox Jefe de la Sección de la Seguridad Operacional de Vuelo	Dirección de Navegación Aérea Sede de la OACI	514-954-6757 mfox@icao.int
Oscar Quesada Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	Oficina para Sudamérica (SAM)	511 6118686 / 201 oquesada@lima.icao.int
Adolfo Zavala Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	5255 5250 3211 azavala@mexico.icao.int
Eduardo Chacín Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	5255 5250 3211 echacin@mexico.icao.int

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión Orden del Día	NOTAS DE ESTUDIO		Preparada y Presentada por
		Título	Fecha	
NE/01 REV	1	Orden del Día Provisional, Organización y Horario de Trabajo de la Reunión RASG-PA/02	04/11/09	Secretaría
NE/02	2	Estado de las Conclusiones de la Reunión RASG-PA/01	06/10/09	Secretaría
NE/03 REV	3	Informe sobre el Proyecto RASG-PA GSI/3.3A	28/10/09	Secretaría
NE/04	3	Uso de los Formularios de Marcos de Trabajo (PFFs)	12/10/09	Secretaría
NE/05	3	Financiamiento	12/10/09	Secretaría
NE/06	4	Evolución SMS/SSP de la OACI y Estado Actual	20/10/09	Secretaría
NE/07	4	Proyecto Piloto de Implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina	20/10/09	Secretaría
NE/08	4	Los Desafíos de Normalización en un Contexto de Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS)	26/10/09	Canadá
NE/09	5	Informe sobre Seguridad Operacional	29/10/09	Secretaría
NE/10 REV	7	Reconocimiento Multinacional de las OMAs	30/10/09	Secretaría
NE/11	7	Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad de Rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional de Latinoamérica	20/10/09	Secretaría
NE/12	5	Alineación de las Iniciativas de Mejora a la Seguridad Operacional (SEIs) contra los Datos de Accidentes/Incidentes	20/10/09	Estados Unidos
NE/13	10	Instrucción Dirigida a la Seguridad Operacional de Vuelo	23/10/09	Secretaría
NE/14 REV	9	Sistema de Seguridad Operacional de la Aviación Civil “CASS”	04/11/09	República Dominicana, Costa Rica y COCESNA
NE/15 REV	9	Informe GSI-12	04/11/09	COCESNA/ACSA
NE/16	9	Prevención de Incidentes en la Toma de Decisión en Colaboración (CDM)	02/11/09	Colombia

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión Orden del Día	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/17	3	Formularios de Marcos de la Performance (PFFs)	04/11/09	Relatora del Grupo de Trabajo Ad-hoc Secretaría
NE/18	6	Taller sobre los Sigüientes Pasos del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación	04/11/09	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión Orden del Día	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 REV	--	Información General	22/10/09	Secretaría
NI/02 REV2	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	04/11/09	Secretaría
IP/03	4	Status of Implementation of RASG-PA Recommendations in CASSOS <i>(disponible únicamente en Inglés)</i>	20/10/09	CASSOS
NI/04	10	Entrenamiento sobre Seguridad Operacional <i>(disponible únicamente en Español)</i>	29/10/09	COCESNA/ ACSA
IP/05	8	Airfield Safety in the United States <i>(disponible únicamente en Inglés)</i>	30/10/09	Estados Unidos
NI/06	4	Sistema de Gestión de Calidad de la Seguridad Operacional – Grupo de Procedimientos ATM	02/11/09	Colombia

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y Programa de la
Reunión**

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día provisional y el horario de la Reunión. Se revisó y enmendó el orden del día y el horario. La versión aprobada se presenta en la reseña de este Informe (refiérase al párrafo ii.5).

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión de las Conclusiones de la Reunión RASG-PA/01**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión revisó el estado de las Conclusiones y Decisiones de la Reunión RASG-PA/01. La Reunión notó que tres de las acciones acordadas bajo las Conclusiones y Decisiones han sido finalizadas, que las restantes continúan válidas y que se está progresando en el trabajo para su finalización. En el **Apéndice** a esta parte del Informe se presenta el estado de las Conclusiones y Decisiones de la Reunión RASG-PA/01.

ESTADO DE LAS CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DE LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMERICANO (RASG-PA/01)

C/D No.	Área	Título	Texto de la Conclusión (C) / Decisión (D)	Seguimiento	Responsable	Resultado entregable	Fecha límite	Estado (válida, finalizada, reemplazada)
1/1	FS	RECOMENDACIONES DEL RASG-PA/01 SOBRE EL GSI/7 - LA IMPLANTACIÓN CONSECUENTE DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	<p>Que:</p> <p>a) el RASG-PA/01 envíe las recomendaciones que se presentan en Apéndice a esta parte del Informe, en relación a la implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para la consideración y priorización del Comité Ejecutivo del RASG-PA; y</p> <p>b) que el Comité Ejecutivo del RASG-PA conceda alta prioridad a las recomendaciones, tomando en cuenta el bajo nivel de madurez en la implantación del SMS en la región, la fecha inminente de aplicación de los SMS SARPS; y la importancia del SMS.</p>	Se enviaron recomendaciones a los miembros del Comité Ejecutivo, el cual desarrolló varios proyectos y resultados entregables.	Comité Ejecutivo del RASG-PA	Estado de la implantación del SMS & SSP en las Regiones NACC y SAM.	Se desarrollaron varios proyectos como resultado de esta Conclusión. Este tema se informó a los miembros en la Reunión RASG/PA/02	Finalizada
D	1/2	APOYO AL PROYECTO PILOTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN OMAS DEL SRVSOP	Tomando en consideración las mejores prácticas de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial, el RASG-PA apoya el proyecto piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional.	SRVSOP	Miembros del RASG-PA	Apoyo del RASG-PA a la Organización Regional de Seguridad Operacional (RSOO)	En proceso / el RASG/PA apoya el proyecto piloto y continuará vigilando su progreso	Válida
C	1/3	OPCIONES PARA FINANCIAR PROYECTOS DEL RASG-PA	<i>Que el Comité Ejecutivo del RASG-PA, busque alternativas de financiamiento/ otros apoyos para proyectos del RASG-PA, incluyendo, pero no limitado a la ISSG y otros socios de la industria, IFFAS, proveedores de seguros de aviación, GEASSA/Transport Canada, U.S. Trade Development Association, y otras instituciones y organizaciones que tengan un gran interés en la seguridad operacional de la aviación; y que los resultados sean reportados a la próxima reunión del RASG-PA en el 2009.</i>	RASG/PA/02	ICAO RD/Lima	NE sobre Opciones Alternativas de Apoyo	RASG-PA/02 Se presentó una NE durante la RASG-PA/02	Finalizada

C/D No.	Área	Título	Texto de la Conclusión (C) / Decisión (D)	Seguimiento	Responsable	Resultado entregable	Fecha límite	Estado (válida, finalizada, reemplazada)
C	1/4	ENFOQUE REGIONAL HACIA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN	<p>Que:</p> <p>a) el Comité Ejecutivo del RASG-PA adopte los formularios marco de la performance (PFF) en el Apéndice a esta parte del Informe y establezca plazos en un corto, mediano y largo plazo para completar los objetivos del GASP/GASR, en consulta con los miembros del RASG-PA;</p> <p>b) el RASG-PA utilice los formularios marco de la performance como una herramienta de gestión para el uso de los Estados, organizaciones sub-regionales y la región para observar el progreso de la implementación del GASP/GASR.</p>	Se acordó que los PFFs deberían ser utilizados para establecer todos los objetivos alcanzados del RASG-PA, seguir el progreso sobre los objetivos alcanzados en las Iniciativas Globales de Seguridad Operacional (GSIs), y utilizarla como documentación para obtener financiamientos de fuentes externas y apoyos en especie.	Comité Directivo Ejecutivo	<p>PFF utilizado para Proyectos RASG-PA</p> <p>Se presentó una NE sobre los PFFs para los Proyectos del RASG-PA</p>	Durante la RASG/PA/02 se revisaron, enmendaron y finalizaron las PFFs de los proyectos sobre las GSIs 3, 7 y 12. Las PFFs de las otras GSIs se finalizarán según se desarrollen los proyectos.	Finalizada
C	1/5	INICIATIVA DE AUMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE ALTA	Para evitar la duplicación de esfuerzos que el Comité Ejecutivo del RASGPA analice el alcance y objetivos de la iniciativa para aumentar la seguridad operacional (SEI) de ALTA y recomiende las acciones que sean necesarias.	ALTA: Informe que su mira es que SEI sea capacitación y SMS para ver de que manera las líneas aéreas puedan exceder las Normas y Prácticas Recomendadas de la OACI (SARPS). Las iniciativas dependieron en funcionamiento de las industrias; no obstante, debido a la economía mundial, ALTA ha tenido que reducir sus metas sobre las iniciativas, ALTA proporcionará SEIs relacionados con capacitación y SMS, con el fin de revisar que no coincidan con otras organizaciones.	ALTA/IATA/OACI	Revisión de los SEIs comunes, para asegurar que no exista duplicidad de esfuerzos.	El RASG-PA continuará coordinando el desarrollo de los SEIs a través de ALTA e IATA para evitar la duplicidad de esfuerzos.	Válida

Cuestión 3 del

Orden del Día: Estado de el(los) Proyecto(s) del RASG/PA

Informe del Proyecto RASG-PA GSI-3.3a

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión revisó los resultados del Proyecto GSI-3/3a del RASG-PA. Este proyecto se refiere a la tercera Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3) del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a Escala Mundial (GASR) – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*. La revisión consistió en proporcionar orientación sobre las mejores prácticas y el modelo del marco legislativo para la protección de información sobre seguridad operacional, incluyendo orientación para la protección de la privacidad, prevención de auto-incriminación y adjudicación apropiada de la responsabilidad criminal. La Reunión estuvo de acuerdo en la necesidad que los Estados introduzcan cambios legislativos para proporcionar un respaldo legal con el fin de promover el flujo libre de información sobre los peligros de la seguridad operacional, notificación abierta y protección de la información sobre seguridad operacional utilizada exclusivamente para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

3.2 La Reunión también tomó nota que la GASR invitó a la OACI a implantar mecanismos para monitorear el progreso de las actividades de los Estados a fin de determinar las brechas legislativas existentes, con el fin de alentar un sistema de notificación abierto y el desarrollo de un plan para tratar estas brechas.

3.3 La Reunión recordó que la Primera Reunión el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional - Panamericano (RASG-PA/01) desarrolló un plan de acción destinado a tratar las recomendaciones acordadas durante el primer Taller GASR (Bogotá, Colombia, 19-23 de mayo de 2008). Este plan fue identificado como Proyecto RASG-PA GSI-3, que comprende la identificación de las brechas existentes en la legislación, el desarrollo de un modelo de legislación y la realización de un Seminario para reguladores, la industria y otras instituciones dentro de los Estados que puedan apoyar la aprobación de los cambios legislativos. Las primeras etapas de este proyecto fueron posibles con el financiamiento de la Compañía Boeing, así como con el apoyo en especie de COCESNA (ACSA), la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica e IFALPA, que proporcionaron especialistas jurídicos para el desarrollo del modelo de legislación.

3.4 La Reunión tomó nota que a pesar del hecho que el Adjunto E del Anexo 13 contiene orientación jurídica para la protección de la información sobre seguridad operacional obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamientos de datos de seguridad operacional, el ejercicio de traducir esta orientación en una propuesta de enmienda de la legislación nacional de aviación civil puede ser un reto para cualquier profesional, particularmente en el campo legal.

3.5 La Reunión revisó el informe de los especialistas jurídicos y el correspondiente apéndice que contiene orientación legal en la forma de una enmienda a la ley de aeronáutica civil, que puede ser utilizada por los Estados como material de orientación adicional para el desarrollo de sus propias propuestas legislativas.

3.6 Con la finalidad de cumplir con el objetivo 3b del GASP, la Reunión acordó en un plan de implantación que será actualizado periódicamente por las Oficinas Regionales de la OACI mediante cartas a los Estados y revisado en las Reuniones anuales de RASG-PA (ver **Apéndice A** a esta parte del Informe). Este plan incluye la conformación de un equipo nacional liderado por cada Autoridad de Aviación Civil, apoyado por la industria, para desarrollar y promover la aprobación de su propia propuesta. La Reunión adoptó la siguiente decisión para apoyar la evaluación del progreso en la implantación de:

DECISIÓN RASG-PA/02/1**INFORME DEL PROGRESO EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS MARCOS LEGISLATIVOS PARA PROTEGER LA INFORMACIÓN SOBRE LOS PELIGROS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Que los Estados documenten su progreso en la implantación de un marco legislativo que proteja la información sobre los peligros de seguridad operacional y proporcionen informes regulares del progreso a sus respectivas Oficinas Regionales de la OACI.

3.7 Durante la discusión de este asunto, un participante de Colombia explicó algunas de las dificultades potenciales que se presentan en la implantación de esta nueva legislación. El participante expresó, sin embargo, el deseo de que la orientación sea aceptada por la OACI como material de orientación.

Uso de los Formularios de Marco de la Performance (PFFs)

3.8 La Reunión revisó una herramienta de gestión, conocida como Formularios de Marco de la Performance (PFFs), que fueron inicialmente propuestos durante la Reunión RASG-PA/01. Estos formularios definen los objetivos globales, fechas de finalización y partes responsables como medio para establecer las metas generales para la implantación de los GSI dentro del RASG-PA. Esta herramienta, desarrollada por la OACI, es ampliamente utilizada en el área de navegación aérea para asistir a las regiones del mundo en el desarrollo de planes de navegación aérea de acuerdo con el Plan Global de Navegación Aérea (GANP).

3.9 La Reunión RASG-PA/01 convino que estos formularios deberían ser utilizados como una herramienta de gestión para establecer un marco general de trabajo para alinear las actividades de RASG-PA para que sean consistentes con los planes globales y regionales, incluyendo las fechas estimadas para estas actividades.

3.10 La Secretaría preparó un PFF para las GSIs 3, 7 y 12. La Reunión acordó conformar un grupo de trabajo ad-hoc para revisar detalladamente los formularios y enmendarlos según sea necesario. Luego de la reunión del grupo de trabajo ad-hoc, los formularios enmendados que se presentan en los **Apéndices B, C y D** a esta parte del Informe fueron revisados y adoptados por la Reunión.

Financiamiento de los Proyectos del RASG-PA

3.11 La Reunión tomó nota que se había utilizado la metodología del GASR para analizar 4 de las 12 áreas de focalización. Como resultado del análisis del Área de Focalización 5, se creó el RASG-PA. Se desarrollaron planes de acción o proyectos para tratar las tres áreas de focalización restantes.

3.12 Las actividades iniciales de estos proyectos fueron implantadas sin requerir recursos adicionales. La Reunión tomó nota que se requerirán fondos para las actividades posteriores de los proyectos.

3.13 En el caso del proyecto sobre el GSI-3, se informó a la Reunión que se había logrado obtener una contribución de USD\$ 50,000 de la Compañía Boeing, que fue depositada en una cuenta de la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI. Con esto fondos fue posible cubrir los costos de los especialistas jurídicos para el desarrollo del modelo de enmienda de la legislación de aviación civil para la protección de la información sobre peligros para la seguridad operacional.

3.14 La Reunión fue informada sobre las siguientes tres alternativas para movilizar fondos para la implantación de proyectos, según se indica a continuación:

- a) cuentas manejadas por la(s) Oficina(s) Regional(es) de la OACI;
- b) establecimiento de un proyecto regional de cooperación técnica de la OACI; y
- c) subsidios del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (*International Financial Facility for Aviation Safety -IFFAS*).

3.15 La Reunión consideró las diferentes alternativas y acordó que la OACI debería encontrar un mecanismo sencillo que permita a los donantes depositar sus contribuciones. La Reunión apoyó la implantación de estos proyectos directamente por las Oficinas Regionales correspondientes. Sin embargo, la Reunión también notó que el mecanismo existente que es administrado por la Oficina SAM de la OACI requiere que todos los fondos proporcionados por los donantes se utilicen dentro de un año fiscal. Esto impone una limitación que no permitiría la transferencia de los fondos al siguiente año. Un donante expresó que ellos no tienen un mecanismo para la devolución de fondos no utilizados. Esta situación genera una limitación ficticia que requiere que todos los fondos proporcionados sean utilizados por los donantes dentro del año y reduce ampliamente la flexibilidad necesaria para satisfacer mejor los proyectos identificados por los miembros del RASG-PA. La Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA/02/2 MECANISMO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA RASG-PA

Que se establezca una cuenta exclusiva para el financiamiento del RASG-PA para ser administrada por la Secretaría (Oficina Regional) del RASG-PA para apoyar los proyectos del RASG-PA que permitiría el uso flexible de los fondos donados y que éstos sean transferidos de año fiscal a año fiscal.

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Estado de el(los) Proyecto(s) del RASG/PA

Informe del Proyecto RASG-PA GSI-3.3a

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión revisó los resultados del Proyecto GSI-3/3a del RASG-PA. Este proyecto se refiere a la tercera Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3) del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a Escala Mundial (GASR) – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*. La revisión consistió en proporcionar orientación sobre las mejores prácticas y el modelo del marco legislativo para la protección de información sobre seguridad operacional, incluyendo orientación para la protección de la privacidad, prevención de auto-incriminación y adjudicación apropiada de la responsabilidad criminal. La Reunión estuvo de acuerdo en la necesidad que los Estados introduzcan cambios legislativos para proporcionar un respaldo legal con el fin de promover el flujo libre de información sobre los peligros de la seguridad operacional, notificación abierta y protección de la información sobre seguridad operacional utilizada exclusivamente para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

3.2 La Reunión también tomó nota que la GASR invitó a la OACI a implantar mecanismos para monitorear el progreso de las actividades de los Estados a fin de determinar las brechas legislativas existentes, con el fin de alentar un sistema de notificación abierto y el desarrollo de un plan para tratar estas brechas.

3.3 La Reunión recordó que la Primera Reunión el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional - Panamericano (RASG-PA/01) desarrolló un plan de acción destinado a tratar las recomendaciones acordadas durante el primer Taller GASR (Bogotá, Colombia, 19-23 de mayo de 2008). Este plan fue identificado como Proyecto RASG-PA GSI-3, que comprende la identificación de las brechas existentes en la legislación, el desarrollo de un modelo de legislación y la realización de un Seminario para reguladores, la industria y otras instituciones dentro de los Estados que puedan apoyar la aprobación de los cambios legislativos. Las primeras etapas de este proyecto fueron posibles con el financiamiento de la Compañía Boeing, así como con el apoyo en especie de COCESNA (ACSA), la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica e IFALPA, que proporcionaron especialistas jurídicos para el desarrollo del modelo de legislación.

3.4 La Reunión tomó nota que a pesar del hecho que el Adjunto E del Anexo 13 contiene orientación jurídica para la protección de la información sobre seguridad operacional obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamientos de datos de seguridad operacional, el ejercicio de traducir esta orientación en una propuesta de enmienda de la legislación nacional de aviación civil puede ser un reto para cualquier profesional, particularmente en el campo legal.

3.5 La Reunión revisó el informe de los especialistas jurídicos y el correspondiente apéndice que contiene orientación legal en la forma de una enmienda a la ley de aeronáutica civil, que puede ser utilizada por los Estados como material de orientación adicional para el desarrollo de sus propias propuestas legislativas.

3.6 Con la finalidad de cumplir con el objetivo 3b del GASP, la Reunión acordó en un plan de implantación que será actualizado periódicamente por las Oficinas Regionales de la OACI mediante cartas a los Estados y revisado en las Reuniones anuales de RASG-PA (ver **Apéndice A** a esta parte del Informe). Este plan incluye la conformación de un equipo nacional liderado por cada Autoridad de Aviación Civil, apoyado por la industria, para desarrollar y promover la aprobación de su propia propuesta. La Reunión adoptó la siguiente decisión para apoyar la evaluación del progreso en la implantación de:

DECISIÓN RASG-PA/02/1**INFORME DEL PROGRESO EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS MARCOS LEGISLATIVOS PARA PROTEGER LA INFORMACIÓN SOBRE LOS PELIGROS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Que los Estados documenten su progreso en la implantación de un marco legislativo que proteja la información sobre los peligros de seguridad operacional y proporcionen informes regulares del progreso a sus respectivas Oficinas Regionales de la OACI.

3.7 Durante la discusión de este asunto, un participante de Colombia explicó algunas de las dificultades potenciales que se presentan en la implantación de esta nueva legislación. El participante expresó, sin embargo, el deseo de que la orientación sea aceptada por la OACI como material de orientación.

Uso de los Formularios de Marco de la Performance (PFFs)

3.8 La Reunión revisó una herramienta de gestión, conocida como Formularios de Marco de la Performance (PFFs), que fueron inicialmente propuestos durante la Reunión RASG-PA/01. Estos formularios definen los objetivos globales, fechas de finalización y partes responsables como medio para establecer las metas generales para la implantación de los GSI dentro del RASG-PA. Esta herramienta, desarrollada por la OACI, es ampliamente utilizada en el área de navegación aérea para asistir a las regiones del mundo en el desarrollo de planes de navegación aérea de acuerdo con el Plan Global de Navegación Aérea (GANP).

3.9 La Reunión RASG-PA/01 convino que estos formularios deberían ser utilizados como una herramienta de gestión para establecer un marco general de trabajo para alinear las actividades de RASG-PA para que sean consistentes con los planes globales y regionales, incluyendo las fechas estimadas para estas actividades.

3.10 La Secretaría preparó un PFF para las GSIs 3, 7 y 12. La Reunión acordó conformar un grupo de trabajo ad-hoc para revisar detalladamente los formularios y enmendarlos según sea necesario. Luego de la reunión del grupo de trabajo ad-hoc, los formularios enmendados que se presentan en los **Apéndices B, C y D** a esta parte del Informe fueron revisados y adoptados por la Reunión.

Financiamiento de los Proyectos del RASG-PA

3.11 La Reunión tomó nota que se había utilizado la metodología del GASR para analizar 4 de las 12 áreas de focalización. Como resultado del análisis del Área de Focalización 5, se creó el RASG-PA. Se desarrollaron planes de acción o proyectos para tratar las tres áreas de focalización restantes.

3.12 Las actividades iniciales de estos proyectos fueron implantadas sin requerir recursos adicionales. La Reunión tomó nota que se requerirán fondos para las actividades posteriores de los proyectos.

3.13 En el caso del proyecto sobre el GSI-3, se informó a la Reunión que se había logrado obtener una contribución de USD\$ 50,000 de la Compañía Boeing, que fue depositada en una cuenta de la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI. Con esto fondos fue posible cubrir los costos de los especialistas jurídicos para el desarrollo del modelo de enmienda de la legislación de aviación civil para la protección de la información sobre peligros para la seguridad operacional.

3.14 La Reunión fue informada sobre las siguientes tres alternativas para movilizar fondos para la implantación de proyectos, según se indica a continuación:

- a) cuentas manejadas por la(s) Oficina(s) Regional(es) de la OACI;
- b) establecimiento de un proyecto regional de cooperación técnica de la OACI; y
- c) subsidios del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (*International Financial Facility for Aviation Safety -IFFAS*).

3.15 La Reunión consideró las diferentes alternativas y acordó que la OACI debería encontrar un mecanismo sencillo que permita a los donantes depositar sus contribuciones. La Reunión apoyó la implantación de estos proyectos directamente por las Oficinas Regionales correspondientes. Sin embargo, la Reunión también notó que el mecanismo existente que es administrado por la Oficina SAM de la OACI requiere que todos los fondos proporcionados por los donantes se utilicen dentro de un año fiscal. Esto impone una limitación que no permitiría la transferencia de los fondos al siguiente año. Un donante expresó que ellos no tienen un mecanismo para la devolución de fondos no utilizados. Esta situación genera una limitación ficticia que requiere que todos los fondos proporcionados sean utilizados por los donantes dentro del año y reduce ampliamente la flexibilidad necesaria para satisfacer mejor los proyectos identificados por los miembros del RASG-PA. La Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA/02/2 MECANISMO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA RASG-PA

Que se establezca una cuenta exclusiva para el financiamiento del RASG-PA para ser administrada por la Secretaría (Oficina Regional) del RASG-PA para apoyar los proyectos del RASG-PA que permitiría el uso flexible de los fondos donados y que éstos sean transferidos de año fiscal a año fiscal.

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/
Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

State implementation plan for legislative changes to promote an open reporting system and to protect data exclusively collected to improve aviation safety

*Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/
North America, Central America and the Caribbean (NACC Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative authority	Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal
Estado/State				
Antigua and Barbuda				
Bahamas				
Barbados				
Belize				
Canada				
Costa Rica				
Cuba				
República Dominicana				
El Salvador				

Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/ Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)				
NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/ EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS				
Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/ State implementation plan for legislative changes to promote an open reporting system and to protect data exclusively collected to improve aviation safety				
<i>Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/ North America, Central America and the Caribbean (NACC Region)</i>				
	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative authority	Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal
Estado/State				
Grenada				
Guatemala				
Haití				
Honduras				
Jamaica				
Mexico				
Nicaragua				
Saint Kitts and Nevis				
Saint Lucia				

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/
Global Aviation Safety Initiative (GSI-3)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

State implementation plan for legislative changes to promote an open reporting system and to protect data exclusively collected to improve aviation safety

*Región Norteamérica, Centro América y el Caribe (Región NACC)/
North America, Central America and the Caribbean (NACC Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative authority	Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal
Estado/State				
Saint Vincent and the Grenadines				
Trinidad and Tobago				
United States				

<p align="center">Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/ Global Aviation Safety Initiative (GSI-1)</p> <p align="center">NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/ EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS</p>				
<p align="center">Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/ States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety</p>				
<p align="center"><i>Región Sudamérica (Región SAM)/ South American Region (SAM Region)</i></p>				
	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	<p align="center">Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team</p>	<p align="center">Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded</p>	<p align="center">Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative instances</p>	<p align="center">Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal</p>
Estado/State				
Argentina				
Bolivia				
Brasil/Brazil				
Chile				
Colombia				
Ecuador				
Guyana				

**Iniciativa Mundial de Seguridad Operacional (GSI-3)/
Global Aviation Safety Initiative (GSI-1)**

**NOTIFICACIÓN EFICIENTE DE ERRORES E INCIDENTES/
EFFICIENT REPORTING OF ERRORS AND INCIDENTS**

Plan de implementación en los Estados sobre cambios en su legislación para promover un sistema de notificación abierto, y proteger los datos recopilados exclusivamente con la finalidad de mejorar la seguridad operacional de la aviación/

States implementation plan on legislation changes to promote an open reporting system and to protect data collected to exclusively improve aviation safety

*Región Sudamérica (Región SAM)/
South American Region (SAM Region)*

	Hitos/Milestones			
	1	2	3	4
	Establecimiento del equipo nacional GSI 3/ Establishment of GSI 3 national team	Propuesta de enmienda finalizada/ Amendment proposal concluded	Propuesta de enmienda enviada a las instancias legislativas correspondientes/ Amendment proposal sent to corresponding legislative instances	Aprobación de la propuesta de enmienda/ Approval of the amendment proposal
Estado/State				
Panama				
Paraguay				
Peru				
Suriname/Surinam				
Uruguay				
Venezuela				

GSI-12 Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional			
Objetivos			
12a	Definir las brechas tecnológicas probadas. La industria trabaja en forma unificada para identificar áreas donde la tecnología podría brindar considerables beneficios en términos de la seguridad operacional.		
12b	Instalar tecnologías comprobadas que hayan sido desarrolladas para mejorar la seguridad operacional.		
12c	Integrar medidas para cerrar la brecha tecnológica.		
Beneficios			
<ul style="list-style-type: none"> Los Estados y la industria tendrán directrices claras con respecto a la tecnología requerida para mejorar la seguridad operacional de la aviación 			
<i>Estrategia</i>			
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>			
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>			
Tarea Descripción	PERIODO	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI # 12a)	12a1) Información de la seguridad operacional reactiva, proactiva y predictiva recolectada y compartida anualmente de instituciones/industria, y consenso logrado con respecto a las principales preocupaciones de la seguridad operacional de la región	2008-Actualizada anualmente junio de cada año	RASG-PA En ejecución
	12a-2-3 Tecnologías disponibles para atender las preocupaciones identificadas e informadas a todos los socios	2009-Actualizada anualmente en el RASG-PA	RASG-PA En ejecución
GSI # 12 b)	12 b 1-2-3 Casos de negocios y recursos financieros proporcionados a la industria/proveedores de servicios para implantar las tecnologías comprobadas requeridas para mejorar la seguridad operacional.	2009-Actualizada	RASG-PA En ejecución

GSI-12 Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional			
Objetivos			
12a	Definir las brechas tecnológicas probadas. La industria trabaja en forma unificada para identificar áreas donde la tecnología podría brindar considerables beneficios en términos de la seguridad operacional.		
12b	Instalar tecnologías comprobadas que hayan sido desarrolladas para mejorar la seguridad operacional.		
12c	Integrar medidas para cerrar la brecha tecnológica.		
Beneficios			
<ul style="list-style-type: none"> Los Estados y la industria tendrán directrices claras con respecto a la tecnología requerida para mejorar la seguridad operacional de la aviación 			
<i>Estrategia</i>			
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>			
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>			
Tarea Descripción	PERIODO	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI 12 c)	12 c GREPECAS, Oficinas Regionales de la OACI, Proyectos Regionales de Cooperación Técnica, foros de ALTA e IATA, fabricantes de equipos de aeronaves y navegación aérea informados sobre eventos y medios existentes con respecto a la tecnología disponible para mejorar la seguridad operacional	2010-Continua	Todos los socios
	12 c) Notas de estudio presentadas en las reuniones del RASG-PA informando sobre la implementación de tecnología para mejorar la seguridad operacional	2009-Continua	Miembros del RASG-PA En ejecución
Referencias	GSI-12 y Área de Focalización 12 del GASR		

(GSI-7) USO CONSECUENTE DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)				
Objetivos				
7a	Publicación de las normas SMS de la OACI. Confirmar la obligación de un SMS formal (obligatorio) a través de todos los sectores y disciplinas de la industria.			
7b	Desarrollar un plan para incorporar el SMS a los procesos de auditoría.			
7c	Desarrollar procesos de auditoría para evaluar el funcionamiento del SMS.			
7d	Implantar la revisión del SMS durante las auditorías.			
7e	Definir las interfaces entre las áreas de focalización de la industria y desarrollar un plan para la integración de los programas SMS a través de todas las interfaces.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Todo profesional de la aviación entiende el funcionamiento e importancia de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional • La seguridad operacional se favorece constantemente usando el SMS en forma consistente 				
Estrategia				
Corto Plazo (2008-2010)				
Largo Plazo (2011-2015)				
Tarea	Descripción	Período	Responsabilidad	Estado
GSI 7 a)	Incorporación del marco del SMS de la OACI requerido por los SARPS dentro de las regulaciones nacionales de aviación	2009-2010	Estados	
GSI 7 a)	Todos los Estados de la Región han recibido entrenamiento SSP de la OACI y las Oficina Regionales de la OACI organizan talleres de trabajo para compartir experiencias en la implantación del SSP	2009-2011	OACI	
GSI 7 b-c-d)	Incorporación de las normas SMS de auditoría dentro de la siguiente etapa del USOAP de la OACI en uniformidad con los SARPS de la OACI	2010-2015	OACI	Finalizada

(GSI-7) USO CONSECUENTE DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)				
Objetivos				
7a	Publicación de las normas SMS de la OACI. Confirmar la obligación de un SMS formal (obligatorio) a través de todos los sectores y disciplinas de la industria.			
7b	Desarrollar un plan para incorporar el SMS a los procesos de auditoría.			
7c	Desarrollar procesos de auditoría para evaluar el funcionamiento del SMS.			
7d	Implantar la revisión del SMS durante las auditorías.			
7e	Definir las interfaces entre las áreas de focalización de la industria y desarrollar un plan para la integración de los programas SMS a través de todas las interfaces.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Todo profesional de la aviación entiende el funcionamiento e importancia de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional • La seguridad operacional se favorece constantemente usando el SMS en forma consistente 				
Estrategia				
Corto Plazo (2008-2010)				
Largo Plazo (2011-2015)				
Tarea	Descripción	Período	Responsabilidad	Estado
GSI 7 b-c-d	Incorporación por parte de IOSA de auditorías sobre la implementación del SMS de acuerdo con las normas del Estado del Explotador	Primer borrador 2010, luego continua	IATA	
GSI 7 b-c-d	Que el RASG-PA desarrolle un modelo de requerimientos de competencia del inspector de seguridad operacional para apoyar la implantación del SMS/SSP	2010-Continua	RASG-PA	
GSI 7 d	Requerimiento de los operadores y proveedores de servicios de tener implantados los mecanismos SMS para la compartición segura de la información de seguridad operacional.	2013-2015	Industria	
Referencias	GSI-7 y Área de Focalización 7 del GASR			

GSI-3: Notificación Eficiente de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura de justicia”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta una revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea D	escripción	Periodo	Responsabilidad	Estado
GSI # 3 a)	3a1) Desarrollo de una propuesta de modelo de la Ley de Aviación Civil, incluyendo cláusulas para la protección de la información de la seguridad operacional.	2008-2010	RASG-PA	En ejecución
	3a2) Nombramiento por las AACs de un oficial a cargo del desarrollo de la propuesta nacional de enmienda.	2009/2010	AACs	
	3a3) Creación por las AACs de equipos nacionales a cargo de adelantar la propuesta de enmienda (incluyendo los distintos socios).	2009-2010	AACs	
	3a4) Seminario regional para la creación de conciencia sobre la implantación de cambios legislativos	2010	RASG-PA/AACs	

GSI-3: Notificación Eficiente de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura de justicia”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta una revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea D	escripción	Periodo	Responsabilidad	Estado
	Los equipos nacionales apoyan el proceso de la toma de decisiones del congreso.	2011-2015	ORs	
GSI # 3b3)	3b1) Aprobación de RASG-PA para la implantación del plan de cambios legislativos.	2009	RASG-PA	Finalizada
	3b2) Revisión del estado de los planes de implantación por reuniones plenarias del RASG-PA.	Continua	RASG-PA	
	3b3) Preparación y distribución por las Oficinas Regionales de la OACI de encuestas recurrentes sobre el plan de implantación.	Continua	ORs-AACs	
	3b4) Información de los Estados a las Oficinas Regionales sobre las dificultades de la implantación.	Continua	AACs-ORs	

GSI-3: Notificación Eficiente de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura de justicia”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta una revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea D	escripción	Periodo	Responsabilidad	Estado
	3b5) Definición de las soluciones regionales para las dificultades de la implantación.	Continua	RASG-PA	
GSI 3 3c3)	3c1) Fuentes de datos a ser cotejadas, identificadas y categorizadas como reactivas, proactivas o predictivas.	2010-2015	RASG-PA-CDE	Atendida por el Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA
	3c2) Acuerdos en los mecanismos para compartición y recolección regional de datos de la seguridad operacional para evitar la duplicación de esfuerzos.	2010-2015	ORs RASG-PA-CDE	
	3c3) Compartición de información por parte de los poseedores de datos de seguridad operacional sobre una base rutinaria acordada.	2010-2015	Miembros del RASG-PA	

GSI-3: Notificación Eficiente de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura de justicia”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta una revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea D	descripcion	Periodo	Responsabilidad	Estado
GSI 3 d)	BP 3d-1-2 – Implantación por parte de las AACs y la industria de una taxonomía común para las bases de datos de seguridad operacional y un intercambio de información en un ambiente abierto.	2015	AACs-Industria	
	BP 3d-1-2-3 Acuerdos internacionales entre los Estados para compartir la de-identificación de datos de seguridad operacional usando taxonomía común.	2016	AACs	
	BP 3 d-4 Implantación de Seminarios/Talleres para apoyar a los Estados y la industria, y compartir experiencias en el análisis de datos de seguridad operacional de manera objetiva y científica.	2014	RASG-PA	
	BP 3 d-4 Capacidad desarrollada de los Estados y la Industria para el análisis de datos de seguridad operacional de manera objetiva y científica.	2015	AACs-Industria	

GSI-3: Notificación Eficiente de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura de justicia”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta una revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomenta los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea D	escripción	Periodo	Responsabilidad	Estado
	BP 3d-4 Un ambiente abierto para la compartición de datos de seguridad operacional nacionales y regionales.	2016	AACs-Industria	
Referencias	GSI-3; y Área de Focalización 3 del GASR			

Cuestión 4 del Orden del Día: Estado de Implantación y Perspectivas sobre SMS/SSPs del RASG-PA

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión recordó que para apoyar la implantación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y los Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP), se creó en 2004 el Programa Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional de la OACI. Para asistir aún más a los Estados y sus proveedores de servicios con la implementación de SMS, la OACI elaboró cursos de instrucción relacionados con la implementación de SMS. En este contexto, también se elaboró el *Manual de la Gestión de la Seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) y se publicó primeramente en 2006. La segunda edición a este manual se publicó en marzo de 2009 y está disponible actualmente a través del siguiente sitio web www.icao.int/anb/safetymanagement.

4.2 La Reunión tomó nota que las Normas y Métodos Recomendados sobre Seguridad Operacional se incorporaron primero en los Anexos 11 y 14 (Servicios de Tránsito Aéreo y Aeródromos, respectivamente) con fecha de aplicación en noviembre de 2001. Durante 2005, las Normas y Métodos Recomendados (SARP) para SMS se extendieron para incluir a los operadores aéreos y operadores de mantenimiento aprobados (ver Anexo 6) y fueron armonizados con respecto a los Anexos 6, 11 y 14. Los requerimientos armonizados para los proveedores de servicios a la navegación aérea y aeródromos entraron en vigencia en noviembre de 2006. Los nuevos requerimientos para operadores aéreos y organizaciones de mantenimiento aprobadas entraron en vigencia como una Práctica Recomendada en noviembre de 2006 y como una Norma el 1º de enero de 2009. Estas enmiendas incluyeron el requerimiento para que los Estados establezcan Programas de Seguridad Operacional para cumplir con un nivel de seguridad operacional aceptable. El establecimiento de SMS por los operadores y los proveedores de servicio, se consideró una parte integral de los programas de Seguridad Operacional del Estado.

4.3 Se informó a la Reunión que durante 2009, las disposiciones SMS se enmendaron y ampliaron aún más para incluir el Anexo 1 (Licencias al Personal), el Anexo 8 (Aeronavegabilidad) y el Anexo 13 (Investigación de Accidentes). Las disposiciones SMS armonizadas ahora incluyen a las organizaciones de instrucción aprobadas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional durante la prestación de sus servicios; explotadores de aeronaves; organizaciones de mantenimiento aprobadas; organizaciones responsables de diseño de tipo y/o fabricación de aeronaves; proveedores de servicios de tránsito aéreo; y aeródromos certificados. La enmienda añadió un marco SMS como apéndice para cada Anexo, que proporciona reguladores, operadores y proveedores de servicios con los requerimientos mínimos para SMS. La Reunión recordó que un apéndice a un Anexo tiene el peso de una Norma. La Reunión tomó nota que las disposiciones enmendadas entrarán en aplicación en noviembre de 2010, con la excepción del Anexo 8, que se refiere al diseño de tipo y/o fabricación de aeronaves. Se informó a la Reunión que la enmienda al Anexo 8 entrará en vigencia en noviembre de 2013, y que dada la complejidad del entorno de la fabricación de aeronaves, el marco SMS para este sector de la aviación todavía se encontraba en desarrollo.

4.4 La Reunión tomó nota que las enmiendas adoptadas a los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14 incorporaban Normas armonizadas para los SSP. Aunque el requerimiento para que los Estados establezcan un SSP ya existe en los Anexos 6, 11 y 14 desde 2006, se informó a la Reunión que estas disposiciones se habían incluido en los otros Anexos y se habían ampliado para proporcionar información adicional necesaria para la implantación uniforme en todos los Estados. Las disposiciones SSP enmendadas serán aplicables a todos los Anexos afectados en noviembre de 2010. La Reunión también notó que la enmienda añadió un adjunto a los Anexos que presenta un Marco de Referencia SSP, y fue informada que este adjunto constituía material de orientación y sería enmendado en el futuro, según sea necesario, a medida que los Estados adquieran experiencia con la implantación de sus SSP.

Proyecto Piloto de Impl antación del SMS en Organizaciones de Manteni miento de Aeronaves del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la S eguridad Operacional en América Latina (SRVSOP)

4.5 La Reunión tomó nota del progreso alcanzado en el Proyecto Piloto de Implantación SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMA) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina (SRVSOP).

4.6 La Reunión fue informada del desarrollo y armonización de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas LAR 145, relacionadas con la aprobación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves (OMA), incluyendo sus requerimientos SMS. También se informó a la Reunión que el plan seguiría implantación en fases del SMS en las AMO, y que la Tercera Edición del LAR 145 incorpora el marco de referencia SMS de la OACI.

4.7 Las siguientes OMA acordaron ser parte del proyecto piloto de implantación:

- ✓ *AEROMAN (El Salvador)*
- ✓ *ATSA (Perú)*
- ✓ *COOPESA (Costa Rica)*
- ✓ *DIGEX (Brasil)*
- ✓ *LAN (Chile)*
- ✓ *SEMAN (Perú)*
- ✓ *El Peregrino (Perú)*
- ✓ *Royal Class (Argentina)*

4.8 La Reunión también tomó nota que Transport Canada había ofrecido su apoyo a la implantación del proyecto piloto, consistente en asesoramiento, instrucción para inspectores, intercambio de experiencias, aprendizaje de lecciones y la identificación de oportunidades de mejora.

4.9 Se tomó nota que la implantación del SMS puede constituir un desafío tanto para los reguladores como para la industria. La implantación del SMS hecha en fases permitió tanto a los reguladores como a la industria realizar los cambios necesarios en la operación de un SMS de manera oportuna. La Reunión observó las ventajas de unir esfuerzos con la industria en la implantación del SMS de manera que las lecciones aprendidas puedan ser incorporadas en las regulaciones y material de orientación como una forma de asegurar el uso consistente del SMS. La Reunión también notó que el programa piloto de implantación del SMS, así como la asistencia proporcionada por Transport Canada, son un buen ejemplo de la implantación de las mejores prácticas del GASR.

Los Desafíos de Normalización en un Contexto de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional

4.10 Durante esta cuestión del orden del día, Transport Canada, IATA y ALTA realizaron presentaciones relacionadas con los desafíos asociados a la implantación de un SMS/SSP. La presentación de Transport Canada se enfocó a los desafíos que enfrenta como uno de los primeros reguladores para requerir a los operadores instalar un SMS. La Reunión fue informada que el enfoque de Transport Canada para la regulación de los SMS se inició hace diez años, lo que al principio parecía una tarea simple, desarrollar una serie de instrumentos reguladores y herramientas de apoyo para facilitar la implantación del SMS en la aviación canadiense. La Reunión observó el proceso de descubrimiento, el desafío de implantar el cambio y las principales actividades que realizó Transport Canada para facilitar la implantación exitosa del SMS.

4.11 Se tomó nota que para que un SMS sea eficiente, tiene que existir una voluntad para modificar la manera en que *tanto* el ente regulador *como* la industria realizan sus actividades. Desde el inicio fue evidente que, a pesar de la buena voluntad y la disposición de recursos adecuados, no puede construirse repentinamente un SMS que cumpla con los requisitos y mucho menos efectivo.

4.12 También se observó que establecer un SMS efectivo requiere más que el simple cumplimiento de un reglamento. Un SMS efectivo necesita, como prerrequisito, que existiera una cultura de seguridad operacional y este es un elemento que ningún reglamento podría prescribir adecuadamente. Al contrario, una cultura de seguridad operacional fue considerada como un resultado esperado del cumplimiento. Si las organizaciones han involucrado a las partes interesadas adecuadas e incorporado las sugerencias de estas últimas al desarrollo del SMS, si han alentado a las personas a notificar peligros de seguridad operacional, incidentes, accidentes y errores sin temor de retribución; y si han mejorado continuamente el sistema basándose en sugerencias y comentarios de múltiples fuentes, estarían bien encaminadas a lograr un SMS que se apoye en una cultura sólida. Transport Canada señaló que los inspectores de seguridad operacional han recibido instrucción especializada en SMS para que adquieran un enfoque de la vigilancia de los sistemas, más que un cumplimiento individual, y que Transport Canada tiene ahora un enfoque de empresa donde compañías con múltiples certificados son manejadas por un grupo de especialistas multidisciplinario.

4.13 La Reunión tomó nota del constante compromiso de Canadá en la implantación del SMS y de las lecciones aprendidas. La Reunión también se comprometió a un intercambio continuo de las mejores prácticas y lecciones aprendidas sobre la implantación de SMS y SPP como una forma de asegurar la consistencia en su uso.

4.14 Las presentaciones realizadas por la IATA y ALTA se enfocaron en el estado de implantación de sus miembros dentro de la región. Una presentación realizada por Airbus reiteró su compromiso de proporcionar instrucción SMS a los miembros del RASG-PA. Se informó a la Reunión que el programa de instrucción estaba siendo revisado y mejorado y estaría disponible después del segundo trimestre de 2010. También se realizó una presentación en nombre de CASSOS sobre sus iniciativas de mejora de la seguridad operacional en el Caribe, incluyendo el apoyo suministrado por CASSOS a sus Estados miembros con la implantación de SMS/SSP. Se informó a la Reunión que las presentaciones realizadas por Transport Canada, IATA, ALTA y CASSOS serán publicadas en el sitio web de la Reunión RASG-PA en www.mexico.icao.int.

4.15 A continuación de las presentaciones se llevó a cabo un panel que estuvo formado por reguladores, fabricantes y organizaciones internacionales quienes contestaron preguntas de los participantes en la Reunión RASG-PA/02. El objetivo del panel fue el enfocarse en los desafíos más importantes que se enfrentan con la implantación de un SMS/SSP tanto por el gobierno como por la industria. Lo más destacado de las discusiones del panel incluyó la necesidad de instrucción para inspectores, el compromiso necesario de parte del gobierno y de la industria para una implantación efectiva, la implantación del SMS por parte de organizaciones/fabricantes de certificados del diseño de tipo y las responsabilidades de los Estados de Registro y Estados del Operador.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Tendencias de Accidentes e Incidentes**

Informe sobre Seguridad Operacional

5.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión recordó que el Plan global OACI sobre la seguridad operacional de la aviación (GASP) enfatiza que *“un programa de gestión de riesgo cuantitativo muy eficaz sería aquél en que se tuviese como norma el intercambio de información.”* La Reunión acordó que el RASG-PA debería tener un enfoque proactivo y/o predictivo para la evaluación del riesgo el cual requiere un enfoque innovador de la recopilación y análisis de los datos relacionados con la seguridad operacional para formular estrategias de seguridad operacional.

5.2 Se observó además que el Objetivo 3c de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) señala que en muchos Estados, el nivel de actividad es muy bajo para permitir un análisis confiable de la seguridad operacional. Adicionalmente, es más difícil establecer un sistema de reporte abierto en los Estados más pequeños donde la comunidad aeronáutica está compuesta de un pequeño grupo de individuos que se conocen personalmente. El cotejo de los datos a nivel regional supera este problema. Asimismo, muchos de los problemas de seguridad operacional son de naturaleza regional y se pueden abordar mejor a nivel regional.

5.3 La Reunión tomó nota que las Mejores Prácticas del GASR 3 a 3c-1 establecen que se debería designar una entidad en cada región como punto focal para el cotejo de los datos sobre seguridad operacional utilizando metodologías comunes, analizando y tomando medidas a nivel regional y estatal para corregir las deficiencias y para categorizar los datos sobre seguridad operacional basados en la taxonomía común de la OACI. Asimismo, la mejor práctica BP 12a-1 determina el establecimiento de una lista priorizada, basada en datos, de las amenazas conocidas y altamente probables para la seguridad operacional en la región.

5.4 Se informó a la Reunión que, a solicitud del Vicepresidente del RASG-PA de Brasil, se llevó a cabo una teleconferencia entre varios miembros del Comité Ejecutivo del RASG-PA (RASG-PA ESC) incluyendo a Brasil, Estados Unidos, ACSA, ALTA, IATA, ICAO y Boeing, para discutir las diferentes fuentes de datos sobre seguridad operacional y cómo podrían utilizar estos datos las autoridades de aviación civil. Varios participantes en la teleconferencia proporcionaron información de seguridad operacional, y se acordó que los resultados de un análisis de estos datos de seguridad operacional se pondrían a consideración del RASG-PA. El objetivo sería ilustrar una metodología que podría utilizarse para analizar y categorizar los datos de seguridad operacional, y proporcionar al RASG-PA una herramienta valiosa en la toma de decisiones.

5.5 Se presentó un trabajo inicial en la Segunda Reunión del RASG-PA ESC (Lima, Perú, 24 - 25 de marzo de 2009) y se adoptó una conclusión en el sentido que la nota de estudio debería permanecer como un “documento vivo” para asistir al RASG-PA en el desarrollo del futuro programa de trabajo y priorizar los esfuerzos del RASG-PA con base en los datos de los riesgos identificados. Además, este documento sería la base del futuro Informe Anual del RASG-PA sobre Seguridad Operacional. La ESC acordó que los datos recopilados y analizados deberían proporcionar un enfoque más proactivo y predictivo para los efectos del análisis de riesgo; que las Regiones deberían incrementar la tasa de accidentes e incidentes graves reportados a través del uso del ECCAIRS; y que los miembros del RASG-PA utilizarían la Taxonomía común de la OACI/CAST.

5.6 La Reunión RASG-PA/02 revisó los resultados del análisis finalizado durante la Reunión ESC celebrada en Marzo de 2009. Si bien los resultados se basaron estrictamente en información forense, se acordó que el análisis proporcionaba información suficiente para que la Reunión considerara los aspectos de alto riesgo para la seguridad operacional que habían causado las mayores pérdidas humanas. La Reunión también acordó que se debería tener un enfoque proactivo y predictivo para la identificación del riesgo.

5.7 Con base en los datos proporcionados, la Reunión acordó que los tres principales riesgos basados en los datos de OACI, IATA, Boeing y CAST eran:

- Excursiones en pista
- CFIT (Impacto contra el suelo sin pérdida de control)
- LOC-I (Pérdida de control en vuelo)

5.8 La Reunión acordó que el próximo paso para el RASG-PA era determinar las estrategias de mitigación de estas áreas de riesgo y priorizar la implantación de estas estrategias.

5.9 Seguidamente, la Reunión consideró un diseño propuesto para el Informe Anual sobre Seguridad Operacional del RASG-PA. La Reunión apreció la importancia de añadir los datos regionales de accidentes e incidentes en un formato estandarizado y la necesidad de migrar del uso de datos únicamente forenses a una combinación de datos forenses, proactivos y predictivos y adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN RASG-PA/02/3

DISEÑO ESTANDARIZADO PARA EL INFORME ANUAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA

Que se desarrolle un Informe Anual sobre Seguridad Operacional del RASG-PA para su presentación en las reuniones anuales regulares del RASG-PA con el fin de apoyar un enfoque basado en los datos, utilizando información forense, proactiva y predictiva para la identificación, priorización e implantación de medidas para mitigar la seguridad operacional dentro de la región, utilizando el formato que se presenta en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.

5.10 Se conformó un grupo de trabajo para revisar el informe de seguridad operacional y recomendar futuras mejoras. Los siguientes miembros del RASG-PA se ofrecieron como voluntarios para participar en el grupo de trabajo:

- Brasil
- Colombia
- CASSOS
- CAST
- IATA
- Boeing

5.11 La Secretaría enviará cartas formales a todos los voluntarios confirmando su participación y solicitando los nombres y la información de contacto de sus participantes. Se enviará otra carta a los Estados, organizaciones internacionales y otros involucrados con la seguridad operacional de la aviación que no hayan participado en la Reunión RASG-PA/02 para preguntar sobre su interés en enviar participantes.

Identificación de Áreas de Riesgo basadas en los datos

5.12 El miembro del grupo estratégico de seguridad operacional de la industria (ISSG) presentó datos de la industria proporcionando datos globales de accidentes e incidentes graves a nivel mundial. Los datos también se presentaron por región y fase de vuelo. La Reunión tomó nota que la tasa de accidentes fatales para la Región NAM/CAR/SAM se había incrementado de 2.1 de accidentes fatales por millón de salidas a 2.3 del 2008 al 2009 (utilizando un promedio variable de 10 años). La Reunión también tomó nota que la mayor probabilidad de que ocurra un incidente fatal por fase de vuelo era en el límite de altura del descenso para el aterrizaje.

Alineación de las Iniciativas de Mejora a la Seguridad Operacional (SEIs) contra los Datos de Accidentes/Incidentes

5.13 La Reunión recordó que un análisis de accidentes e incidentes proporciona un estudio histórico de datos que permite el desarrollo de estrategias de mitigación de riesgos que pueden ser usadas para reducir/eliminar eventos futuros. La Reunión observó que existen muchas fuentes de datos, por lo tanto, es importante definir las amenazas que predominan y dirigir las mejoras a las iniciativas de seguridad operacional hacia esas amenazas. Con el fin de proporcionar la información requerida, los datos deben categorizarse y procesarse utilizando la Taxonomía Común de la OACI. La Reunión fue informada que era importante que la categoría de la aviación a quien va dirigida también se defina, esto es, sólo a operadores comerciales, a todos los operadores, a grandes aeronaves de carga, a operaciones VFR así como IFR, etc. Una estrategia que puede ser útil para operadores comerciales podría no ser útil o económicamente viable para todos los operadores.

5.14 La Reunión recordó que se solicitó a la OACI, IATA, CAST y Boeing que proporcionaran sus datos estadísticos de seguridad operacional para análisis del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA. La Reunión ESC/02 realizó un análisis comparativo de los accidentes e incidentes que ocurren más frecuentemente, utilizando los cuatro juegos de datos presentados al ESC y los resultados muestran un significativo grado de coincidencias (ver Tabla 1 de la NE/09 del RASG-PA/02). Los tres principales factores de riesgo para accidentes fatales En las regiones NAM/CAR/SAM fueron excursiones en pista (RE), impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y pérdida de control en vuelo (LOC-I). Se acordó durante la Reunión ESC que la implantación de estrategias de mitigación de la seguridad operacional contra estas tres áreas debería ser una prioridad en el desarrollo de un plan regional. Existen áreas de riesgo adicionales y si es posible deberían abordarse, pero el enfoque inicial debería ser en estas tres áreas principales.

5.15 La Reunión tomó nota que un método tradicional en el desarrollo de estrategias de mitigación era el desarrollo de informes de los problemas basados en los datos de accidentes e incidentes. Después de cumplir con este informe, se realizaría el análisis de riesgo de los problemas para asegurar que cualquier estrategia desarrollada trabajará como fue diseñada y que las acciones tomadas serán económicamente viables basadas en el riesgo. Entonces se elaborarían, para su implantación, mejoras para la seguridad operacional para el riesgo conocido. La Reunión acordó que todo este proceso podría tomar años para realizarse, por lo que se debería considerar utilizar estrategias probadas ya existentes. La Reunión notó que aerolíneas individuales, la FAA, EASA, Boeing, Airbus, la Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) y el Grupo Comercial de Seguridad Operacional de la Aviación (CAST), todos tienen estrategias de seguridad operacional desarrolladas basadas en extensos estudios de datos. Se acordó que el RASG-PA debería examinar estas mejoras para su posible aplicación dentro de la región.

5.16 La Reunión tomó nota que ya existen estrategias de mitigación para la seguridad operacional que podrían considerarse o ajustarse para su implantación frente a los factores primarios de riesgo dentro de la región. Como un punto de partida, se identificaron las siguientes medidas de mitigación de la seguridad operacional en contra de los riesgos identificados en la Región :

Excursiones de la pista (RE)

Boeing - Aterrizaje en pistas resbalosas.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) - Juego de Herramientas para la excursión en la pista.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) - Juego de Herramientas para la Reducción de Accidentes de Aproximación y Aterrizaje (ALAR).

Airbus - Herramientas para la Determinación de la Distancia para Aterrizaje.

Circular de Asesoramiento de la FAA - AC 121-195-1A, Aterrizaje en pistas mojadas.

Circular de Asesoramiento de la FAA - AC 120-71A, SOPS para pilotos (Apéndice 2, Aproximaciones estabilizadas).

Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

CAST - Se han desarrollado numerosas mejoras para la seguridad operacional:

- SE-1, Implantando TAWS.
- SE-2, SOPs para la tripulación de vuelo.
- SE-9, MSAW para los Controladores de Tránsito Aéreo.
- SE-10, FOQA y programas ASAP.
- SE-11, Instrucción para Pilotos en CRM.
- SE-12, Instrucción para Pilotos en CFIT.

Boeing, Instrucción para Pilotos en CFIT.

Fundación para la Seguridad de Vuelo (FSF) Juego de Herramientas ALAR.

Honeywell, Monitor de Aproximación Estabilizado para Pilotos

Pérdida de control en vuelo (LOC-I)

CAST - Se han desarrollado numerosas mejoras para la seguridad operacional.

- SE-26, SOPs para Pilotos.
- SE-27, Evaluación de Riesgo para Pilotos.
- SE-28, Políticas y Procedimientos.
- SE-30, Factores Humanos/CRM para Pilotos.

Boeing - Instrucción para Recobrar la Aeronave.

Airbus - Operación Anómala de Aeronaves

5.17 Se programo un taller sobre la Hoja de Ruta sobre Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial (GASR), inmediatamente después de la consideración de este asunto, que se centrará en el GSI-12, *Uso de la Tecnología para Mejorar la Seguridad Operacional*.

5.18 Durante la Reunión del ESC celebrada previo a la Reunión Plenaria del RASG-PA, se acordó que el taller debería centralizarse en la identificación y priorización de medidas de mitigación para tratar las áreas de riesgo basadas en datos en la(s) región(es). La Reunión acordó posteriormente considerar las medidas de mitigación de la seguridad operacional disponibles, incluyendo las listadas anteriormente.

5.19 La Reunión reconoció que el formato de las futuras reuniones del RASG-PA estará en evolución. Los talleres llevados a cabo en conjunto con las reuniones RASG-PA 01 y 02 han adelantado 5 de los 12 GSI a la fecha. La Reunión acordó que la combinación de una reunión del RASG-PA y un taller realizado anualmente no era la forma más eficiente de avanzar a través de los GSI, ni proporcionaría los resultados necesarios a tiempo. Se reconoció que el RASG-PA estaba bien capacitado para monitorear, hacer seguimiento y coordinar los proyectos de seguridad operacional. Sin embargo, también se reconoció que los procesos del taller GASR podrían progresar de una manera más eficiente y oportuna a través del establecimiento de un grupo de trabajo más pequeño. Este grupo podría desarrollar los proyectos que tienen prioridad y luego ponerlos a consideración del RASG-PA para su posterior acción. La Reunión acordó que existía la necesidad de este grupo de trabajo y adoptó la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA/02/4

**ESTABLECIMIENTO DE UN EQUIPO REGIONAL DE
SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN**

Que el RASG-PA establezca un grupo de trabajo (Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación - RAST) para analizar los riesgos de seguridad operacional, utilizando el proceso de la Hoja Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial; recomendar medidas de mitigación para abordar los riesgos identificados; priorizar las medidas de mitigación; y recomendar al RASG-PA el establecimiento de proyectos para su posterior acción.

5.20 Seguidamente, se solicitó voluntarios entre los miembros del RASG-PA para que participen en el RAST. Los siguientes Estados, organizaciones internacionales, proveedores de servicios y operadores aéreos fueron voluntarios para ser miembros del RAST:

- Brasil
- Colombia
- CASSOS
- COCESNA (ACSA)
- ALTA
- IFALPA
- Airbus
- Boeing
- Mechtronix
- Aero República

5.21 La Secretaria enviará cartas formales a todos los voluntarios confirmando su participación y solicitando los nombres y la información de contacto de sus participantes.

20XX

Informe Anual del RASG-PA sobre Seguridad Operacional

Grupo Regional de Seguridad
Operacional de la Aviación -
Panamericano (RASG-PA)

1. Introducción	xx
2. Resumen Ejecutivo	xx
3. Análisis de Datos de Seguridad Operacional	xx
3.1. Datos Reactivos de Seguridad Operacional	xx
3.1.1. OACI.....	xx
3.1.2. IATA	xx
3.1.3. CAST	xx
3.1.4. BOEING	xx
3.2. Datos Proactivos de Seguridad Operacional	xx
3.2.1. Resumen de los Resultados del USOAP de la OACI en las Regiones CAR/SAM.....	xx
3.2.2. Resumen de los Resultados del IOASA en las Regiones CAR/SAM.....	xx
3.2.3. Resumen de los Resultados del SRVSOP IDISR	xx
3.3. Datos Predictivos de Seguridad Operacional.....	xx
4. Conclusiones	xx

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Taller sobre los Sigüientes Pasos del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación**

6.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se llevó a cabo un taller utilizando el proceso de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) con el fin desarrollar y priorizar las acciones de mitigación recomendadas para tratar las tres áreas principales de riesgo basadas en los datos dentro de las Regiones. Cada acción recomendada en el taller fue evaluada con relación a su impacto en la seguridad operacional y factibilidad de implantación.

6.2 El taller analizó primero las excursiones en pista. Este tema demostró ser de gran interés y preocupación para los participantes en el taller y generó una enérgica discusión relacionada con esta área. Los participantes identificaron un amplio rango de estrategias de mitigación. Un área principal de preocupación involucró los factores en la decisión del piloto de evitar una maniobra de aproximación frustrada cuando sea necesario. Otro debate se centró en las condiciones y mantenimiento de la pista dentro de las regiones. Luego de esta larga discusión, el taller acordó las acciones recomendadas y los indicadores de priorización señalados en el **Apéndice A** de esta parte del Informe. La Reunión notó que el GREPECAS y sus AGA/AOP/SG, AIM/SG y ATM/CNS/SG podrían ya haber avanzado algunas de las acciones recomendadas y que era necesaria una coordinación para evitar duplicación de esfuerzos.

6.3 Luego del análisis de las excursiones en pista, el taller comenzó el análisis de los accidentes debido a la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I). El taller no pudo completar este análisis debido a la necesidad de un mejor entendimiento de lo que constituía LOC-I, del tipo de accidentes que ocurren en las regiones y los factores contribuyentes de estos accidentes. El taller acordó que el Equipo Regional de Seguridad de la Aviación (RAST) establecido bajo la Cuestión 5 del Orden del Día analizaría los datos disponibles de accidentes LOC-I y CFIT, y utilizando la metodología del GASR propondría un plan de acción para la consideración del ESC y aprobación del RASG-PA.

6.4 Airbus proporcionó información sobre su material de orientación en diferentes aspectos de seguridad operacional que pueden ser descargados del enlace www.airbus.com/en/corporate/ethics/safety_lib/. Información para futuros análisis de LOC-I y CFIT está disponible en este sitio web y se pondrá a libre disposición de todos los miembros del RASG-PA. Información adicional relacionada con estrategias de mitigación para aproximaciones no estabilizadas está a disposición.

6.5 IFALPA presentó a la Reunión información proporcionando una definición detalladas de pérdida de control en vuelo incluyendo distintos ejemplo de accidentes que están dentro de la categoría LOC-I. Esta información se consideró muy valiosa, ya que proporcionaba los elementos necesarios para comprender este tipo de accidente y sus factores contribuyentes. La Reunión acordó que este material sería útil para el RAST en su análisis de LOC-I utilizando la metodología del GASR.

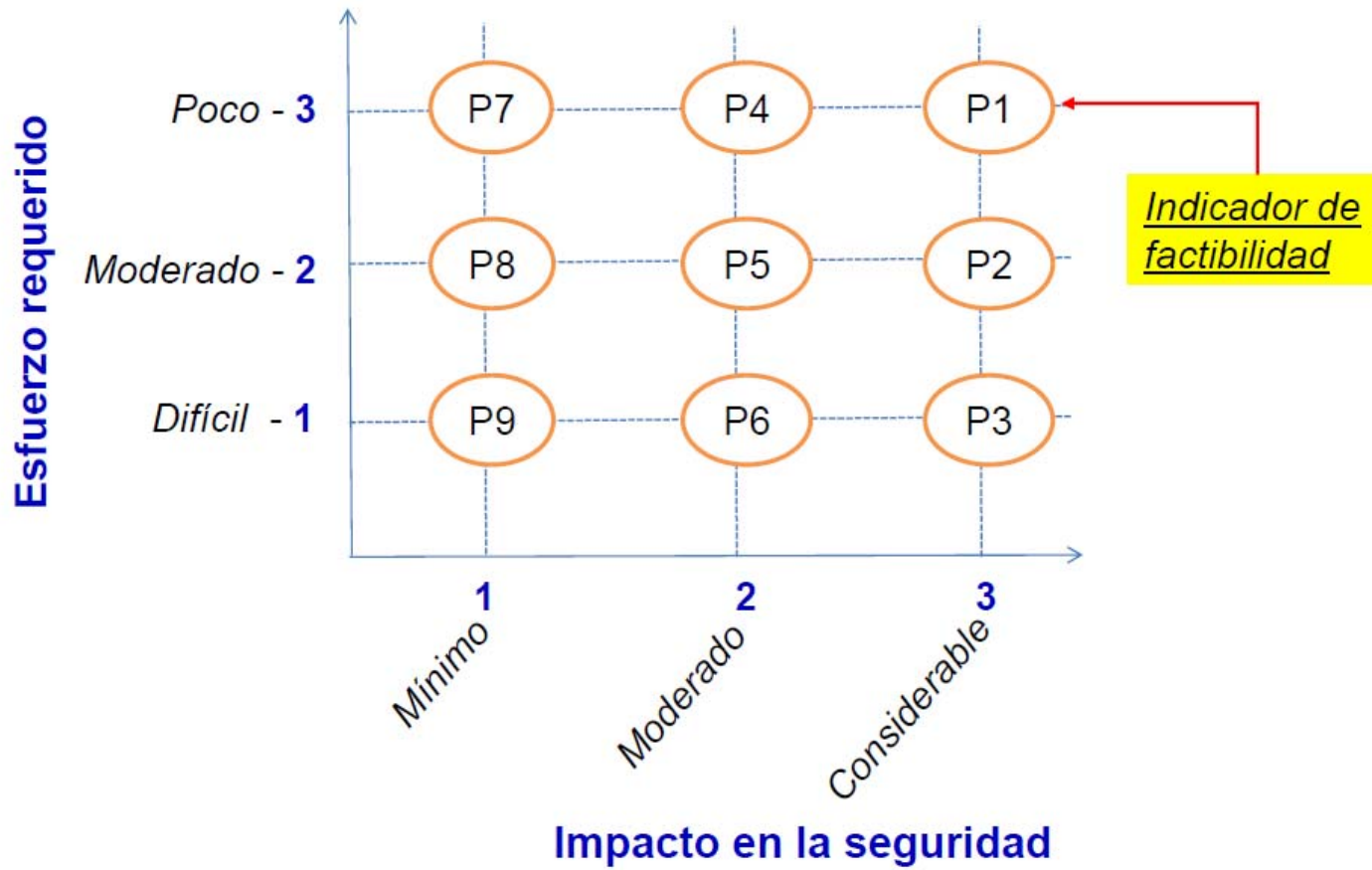
6.6 También se discutieron las necesidades de instrucción durante el taller. La Secretaria sugirió que se podría incluir la instrucción relacionada en la Conferencia de Instrucción para la Mitigación del Riesgo de la Seguridad Operacional que fue propuesta durante la Reunión RASG-PA ESC/3 celebrada el lunes 2 de noviembre de 2009 y que fue incluida en sus Minutas como Decisión RASG-PA ESC/3/3. Con esta decisión se buscará la posibilidad de llevar a cabo una conferencia de instrucción para la mitigación del riesgo de seguridad operacional para las regiones NAM/CAR/SAM durante el 2010.

Excursiones en Pista						
Acción	Recomendada	Impacto	Factibilidad	Indicador	Prioridad	Líder
1.	Aproximaciones estabilizadas (<i>Implantación PBN</i>)	ALTO	MODERADO	P2		
2.	Implantar RESA (<i>Donde sea posible</i>)	ALTO	MODERADO	P2		
3.	Implantar EMAS (<i>Donde sea posible</i>)	ALTO	MODERADO	P2		
4.	Adherencia a los procedimientos de aproximación incluyendo la decisión de abortar la aproximación	ALTO	FÁCIL	P1		
5.	Notificación oportuna sobre las condiciones de las pistas por AIS	MEDIO	FÁCIL	P4		
6.	Mejorar las condiciones de las pistas de conformidad con el Anexo 14	ALTO	DIFÍCIL	P3		
7.	Implantar medidas de gestión de riesgo teniendo en consideración las contenidas en ALAR	ALTO	FÁCIL	P1		
8.	Mantenimiento de las pistas de conformidad con el Anexo 14	ALTO	MODERADO	P3		

Determinación de la factibilidad de cambio

- Basado en la experiencia de cada miembro del grupo, determine por consenso la dificultad de implementación de cada acción
- Utilice la siguiente escala de dificultad:
 - Difícil de implementar
 - Esfuerzo moderado
 - Poco o ningún esfuerzo
- Considerando lo siguiente:
 - Voluntad política, compromiso y consenso
 - Recursos requeridos, disponibles para la implantación
 - Obstáculos potenciales: condiciones existentes que podrían afectar la implantación

Determinación del indicador de factibilidad



**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Iniciativas Subregionales de la Seguridad Operacional de Vuelo
NAM/CAR/SAM**

**Reconocimiento Multinacional de Organizaciones de Mantenimiento Aprobados
(OMAs)**

7.1 La Reunión recordó que el mantenimiento de aeronaves se ha convertido en una industria mundial y que en todo momento, una sola organización de mantenimiento de aeronaves (OMA) aprobada puede estar realizando mantenimiento en aeronaves por todo el mundo. Esto ha tenido como resultado una industria próspera que beneficia tanto a los operadores como a los consumidores aéreos. La Reunión también tomó nota que las OMAs tienen la carga de una diversidad de inspecciones por parte de los Estados, sin embargo existe un solo grupo de Normas internacionales que tratan la aprobación de una OMA.

7.2 La Reunión tomó nota que las Normas para la aprobación de organizaciones de mantenimiento están contenidas en el Anexo 6 – *Operación de Aeronaves*, Parte I – *Transporte Aéreo Comercial Internacional – Aviones* y Parte III – *Operaciones Internacionales – Helicópteros*, Sección II, *Transporte Aéreo Comercial Internacional*. Existe también material de orientación para la certificación de las OMA en el *Manual de Aeronavegabilidad* (Doc 9760). Mientras que estas Normas deberían guiar la aprobación de las OMA, la Reunión también notó que numerosos Estados han escogido aplicar sus propios requerimientos. El cumplir con los requerimientos de múltiples Estados representa una carga significativa para una OMA ya que ésta debe mantener múltiples manuales de procedimientos, sistemas de garantía de calidad y requerimientos de personal, y debe pasar múltiples inspecciones de varios Estados cuyos operadores utilizan sus servicios. La Reunión acordó que la carga para una OMA no sólo era cara, también significaba que se requería que el personal de las OMA utilice diferentes procedimientos y sistemas de garantía de calidad dependiendo del Estado de Registro de la aeronave a la que le están dando mantenimiento. Como resultado, ellas no pueden depender de un sólo grupo de procedimientos estándar de operación (SOPs) y, por consecuencia, ésta introduce un riesgo a la seguridad operacional.

7.3 La Reunión recordó que el Estado de Registro era responsable de la aprobación de una organización de mantenimiento. Sin embargo, esta aprobación no necesariamente requería de inspecciones regulares por parte del Estado de Registro. Si el Estado de Registro está satisfecho de que el Estado en el cual la OMA está localizada ha expedido la aprobación basada en una sólida implantación de las normas internacionales, la aprobación podría ser reconocida como válida por el Estado de Registro. La Reunión consideró que esto como una manera legalmente aceptable de reducir la importante y creciente carga de la industria. Además, se recordó a la Reunión que ese reconocimiento y validación de la aprobación de una organización de mantenimiento por el Estado en el cual la OMA está ubicada, no derogaba al Estado de Registro y/o al Estado del Operador de sus respectivas responsabilidades.

7.4 Se informó a la Reunión que la aprobación de una OMA está basada en la adhesión a los requerimientos del Anexo 6, incluyendo el establecimiento de los procedimientos de operación y sistemas de garantía de calidad de una organización. Las responsabilidades relacionadas con el control del mantenimiento y los procedimientos específicos de mantenimiento para cada tipo de aeronave continúan siendo totalmente la responsabilidad del Estado de Registro. Se requería que un operador aéreo proporcionara al personal de mantenimiento y operacional un manual de control de mantenimiento que sea aceptable para el Estado de Registro. Este manual incluye una descripción de los acuerdos administrativos entre el operador y la organización de mantenimiento aprobada y una descripción de los procedimientos de mantenimiento a ser utilizados. También se requería que un operador aéreo proporcionara al personal de mantenimiento y operativo un programa de mantenimiento, aprobado por el Estado de Registro, el cual contuviera las tareas de mantenimiento e intervalos para cada aeronave que ellos operan.

7.5 La Reunión tomó nota que la aprobación por parte de un Estado de una OMA de otro Estado mediante el reconocimiento y la validación pueden eliminar la necesidad de una diversidad de procedimientos y procesos de garantía de calidad, así como reducir considerablemente el número de inspecciones. Sin embargo, la Reunión también acordó que este enfoque no eliminaría la debida diligencia por parte del Estado de Registro o del Operador. Sería esencial determinar si el Estado emisor tiene la capacidad y los procedimientos necesarios para aprobar una organización de mantenimiento de acuerdo a las Normas internacionales y proporcione una continua vigilancia de esa organización. En este sentido, la Reunión tomó nota que se requerirían varias inspecciones para verificar que una OMA cumple los requerimientos internacionales.

7.6 La Reunión acordó que el podría ser necesario algún fortalecimiento de las Normas y el material de orientación existentes respecto a las OMAs para asegurar uniformidad mundial y construir la confianza necesaria para que los Estados reconozcan y validen las aprobaciones de otros Estados. Esto puede requerir más detalle sobre los contenidos del manual de procedimientos de una organización de mantenimiento incluyendo su sistema de garantía de calidad. Al presente, la información detallada relacionada con el manual de procedimientos de una organización de mantenimiento se describe sólo en forma de material de orientación (refiérase al *Manual de Aeronavegabilidad, Volumen I – Organización y Procedimientos*). La Reunión también tomó nota de que el *Manual de Aeronavegabilidad* requeriría enmiendas para poder proporcionar la orientación apropiada a los Estados sobre el reconocimiento y validación de la aprobación otorgada a una organización de mantenimiento por otro Estado.

7.7 La Reunión tomó nota que varias organizaciones sub-regionales de las Regiones CAR/SAM han implantado exitosamente sistemas en los cuales un Estado puede realizar una inspección de una OMA y el otro Estado miembro de la organización sub-regional reconocería esta inspección con el propósito de aprobarla y vigilancia continua de una OMA. El miembro de ACSA señaló la necesidad de regulaciones armonizadas para respaldar este sistema. ACSA, en junio de 2006, también había establecido disposiciones dentro de su actual tratado para apoyar la inspección de las OMA por un Estado en nombre del otro Estado miembro. El participante de CASSOS señaló las ventajas de un enfoque sub-regional para la aprobación de organizaciones de mantenimiento dadas las limitaciones en recursos humanos y económicos de los Estados. CASSOS ha establecido un sistema mediante el cual un Estado puede reconocer la aprobación de una organización de mantenimiento realizada por un Estado miembro de su organización. Los Estados miembros del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica también han establecido un sistema multinacional de certificación y vigilancia de organizaciones de mantenimiento en las cuales un Estado miembro valida los resultados de las actividades de certificación y vigilancia realizadas por un equipo multinacional de inspectores de sus Estados miembro. En los tres ejemplos, la necesidad de regulaciones armonizadas fue señalada como un pre-requisito.

7.8 La Reunión también consideró la posibilidad que los Estados reconozcan y validen las certificaciones realizadas por otros Estados fuera del contexto de organizaciones sub-regionales. El participante de Canadá indicó que ellos usan acuerdos bilaterales para el reconocimiento y validación de las certificaciones de las organizaciones de mantenimiento realizadas por otros Estados. En algunos casos los acuerdos bilaterales entre los Estados son realizados mediante acuerdos que requieren la aprobación parlamentaria y otros acuerdos bilaterales son tratados solamente como acuerdos administrativos.

7.9 La Reunión concordó en que la experiencia de los miembros del RASG-PA en lo referente al reconocimiento y validación de otros Estados de las organizaciones de mantenimiento será una contribución muy valiosa para la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI, donde este tema será elevado a un nivel global. La Secretaria informó a la Reunión que esta Conferencia será realizada en Montreal durante la última semana de marzo de 2010 y motivó a los miembros del RASG-PA a participar.

Programa de Intercambio de Datos de Inspección en Rampa (IDISR) del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP)

7.10 La Reunión revisó el progreso realizado por el Programa de Intercambio de Datos de Inspección en Rampa (IDISR) del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica. La Reunión tomó nota que el RASG-PA ESC/2 (Lima, Perú, 24 – 25 de marzo de 2009) adoptó una conclusión para motivar a los Estados a compartir los datos de inspección en rampa a través del IDISR como un medio para identificar peligros y tendencias utilizando el formato estandarizado del Doc 8335 de la OACI “*Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*”.

7.11 La Reunión tomó nota que se han realizado varios cursos para entrenar a los inspectores en seguridad operacional en el uso de la aplicación basada en Internet para la realización de las inspecciones en rampa. Aproximadamente 300 inspecciones en rampa han sido cargadas hasta la fecha y ya se pueden identificar tendencias.

7.12 La Reunión tomó nota que el Programa IDISR del SRVSOP se enmarca dentro del objetivo del Área de Focalización 3d – *Implementación de un sistema internacional de intercambio de datos/Notificación de datos a nivel mundial* del GASR para la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial. La Reunión concordó en que este tipo de información puede ser usado como una fuente de datos proactivos para identificar peligros para la seguridad operacional de la aviación. El Programa IDISR permite la recolección e intercambio de información entre los Estados miembros del Sistema Regional. La información será usada para planificar estrategias regionales orientadas a resolver posibles deficiencias de seguridad operacional dentro del marco de trabajo de una estrategia regional unificada.

7.13 La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) informó a la Reunión que ellos han implantado acuerdos para el intercambio de datos de inspección en rampa y les gustaría explorar la posibilidad de compartir información con el Programa IDISR. Sin embargo, la FAA también enfatizó que sería necesario asegurar que los sistemas de recolección de información sean compatibles de forma que se pueda intercambiar esta información. La Reunión tomó nota de la propuesta y fue informada que cualquier decisión al respecto requerirá de una decisión por parte de la próxima reunión de la Junta General del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica programada para el primer trimestre del año 2010.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Perspectivas de la Seguridad Operacional de Vuelo**

8.1. Bajo esta cuestión del orden del día, se realizaron presentaciones sobre temas relevantes a la seguridad operacional por parte de IATA, ALTA y la FAA.

8.2. La IATA presentó sus iniciativas para mejorar la seguridad operacional alineadas con las mejores prácticas de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial. La presentación incluyó información sobre un Juego de Herramientas para la Excursión en Pista, su programa del seminario para asistir a los operadores con la implantación de SMS, las fuentes de información de seguridad operacional y la implantación de una base de datos segura en la web para la diseminación de esta información.

8.3. ALTA hizo una presentación sobre el estado de la industria en el Caribe y Latinoamericana del transporte aéreo. La presentación proporcionó las estadísticas sobre el volumen y tamaño de la industria en Latinoamérica. La Reunión tomó nota que la flota regional era más moderna comparada con otras regiones. Sin embargo, aún había una brecha notable en la performance de la seguridad operacional comparada con las estadísticas mundiales de accidentes. La Reunión tomó nota del nivel de compromiso que los Presidentes de las líneas aéreas miembros de ALTA tienen para mejorar la seguridad operacional, incluyendo la implantación de las iniciativas para mejorar la seguridad operacional para las aproximaciones inestables. La Reunión también tomó nota de las preocupaciones clave sobre seguridad operacional identificadas por algunos miembros de ALTA en una encuesta realizada durante 2009.

8.4. La Reunión también fue informada de las iniciativas de la FAA para mejorar la seguridad operacional en los aeropuertos implantada por sus Grupos de Acción de Seguridad Operacional en Pista. Las iniciativas se centralizaban en medidas de mitigación para las incursiones en pista, excursiones en pista, peligros aviarios y prevención de daños por objetos extraños (FOD). Mientras que varias medidas involucraban la implantación de soluciones de alta tecnología, la FAA también proporcionó ejemplos de acciones de mitigación que eran sencillas de implantar a un bajo costo.

8.5. A continuación de las presentaciones se realizó una sesión de preguntas y respuestas.

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Modelos del Programa de Recopilación/Compartición de Datos

Sistema de Vigilancia del Transporte Aéreo (ATOS)

9.1 Bajo esta cuestión del orden del día, el miembro de la FAA/CAST hizo una presentación sobre el sistema ATOS, que consiste en la implementación de la política de la FAA mediante una serie de controles de seguridad operacional tales como regulaciones y su aplicación en la organizaciones y los individuos que caen dentro del ámbito de las normas de la FAA.

9.2 Existen tres funciones principales que definen este sistema de vigilancia: evaluación del diseño, evaluación de performance y gestión de riesgos.

- La Evaluación del diseño es la función del ATOS que asegura que los sistemas del operador aéreo cumplen con los estándares de seguridad operacional y las normas
- La evaluación de la performance confirma que los sistemas del operador producen los resultados esperados, incluyendo las estrategias de mitigación de peligros y los riesgos asociados.
- La gestión de riesgos aborda los peligros y riesgos asociados. El proceso de gestión de riesgos es utilizado para administrar los recursos de la FAA con prioridades basados en riesgos.

9.3 La Reunión discutió la posibilidad de proveer entrenamiento en ATOS para la región. Se tomó nota que el entrenamiento ATOS consiste de un curso de cinco días que podría requerir ser adaptado para su uso por otros Estados. El entrenamiento ha sido recientemente revisado por la FAA y el miembro CAST notificará a la Secretaria de RASG-PA en la posibilidad de ofrecer este entrenamiento a las regiones.

“Flight Operations Quality Assurance” (FOQA)

9.4 La Reunión fue informada sobre el progreso realizado por ACSA en la implementación de un proyecto piloto para el intercambio de información de FOQA. La Reunión también tomó nota sobre las dificultades que fueron identificadas por ACSA durante el proceso de implementación de esta tarea del GSI 12. Algunas de las dificultades identificadas incluyen:

- la necesidad de establecer reglas claras para el intercambio de información;
- resistencia por los operadores para el intercambio de la información solicitada;
- falta de interés del operador de participar en el proyecto de intercambio de información de FOQA;
- falta de confianza del operador con respecto al uso de la información;

- dificultad para establecer una clara distinción de entre la posición del operador y la autoridad reguladora con respecto a los roles de cada uno en estos programas;
- carga de trabajo adicional para el operador; y
- la necesidad de que exista un marco legislativo apropiado para la protección de la información de peligros a la seguridad operacional.

9.5 Las dificultades mencionadas convencieron a ACSA a trabajar en la búsqueda de mecanismos que pudieran generar mayor confianza por parte del operador. ACSA tomará las siguientes acciones para facilitar el intercambio de la información de FOQA:

- colabora para la firma de un MOU entre el operador COCESNA/ACSA y la Autoridad Aeronáutica para garantizar la confidencialidad de la información de FOQA;
- incluir en el MOU entre los operadores ACSA y la Autoridad Aeronautica una cláusula que garantice que la información no será usada para sancionar al operador;
- estudiar la posibilidad de emitir legislación para proteger la información reportada voluntariamente sobre peligros a la seguridad operacional;
- implementar el concepto de vigilancia basada en performance para reducir la cantidad de inspecciones al operador que contribuya con la información voluntaria; y
- incluir un mecanismo para la clasificación de eventos indicando cuales eventos deben ser reportados a la autoridad.

9.6 La Reunión también notó que Airbus y ALTA unieron los grupos de trabajo para apoyar sus actividades, crear una mayor confianza entre los operadores y reforzar el proyecto.

Sistema de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (CASS)

9.7 La Reunión fue informada por Costa Rica sobre una iniciativa para desarrollar un sistema de coordinación que permita el acceso en tiempo real a distintas agencias nacionales a información de los vuelos. Esta iniciativa fue desarrollada como una respuesta para optimizar la seguridad de las operaciones aéreas.

9.8 La detección de asuntos de seguridad con respecto operados por pilotos sin licencias apropiados, habilitaciones o con certificados médicos vencidos además de otros asuntos de seguridad tales como la utilización de aeronaves con problemas de aeronavegabilidad o con seguros vencidos, etc, motivó la búsqueda de una solución para poder detectar estas violaciones antes de la aceptación de un plan de vuelo.

9.9 La Reunión tomó nota que esta iniciativa también identifica la relevancia del intercambio de datos relacionados con pilotos, aeronaves y operaciones de aeronaves con otras agencias del estado que regularmente solicitan información de esa naturaleza.

9.10 Un sistema completo de coordinación esta bajo desarrollo como un esfuerzo cooperativo entre el Instituto de Aviación Civil de República Dominicana (IDAC), COCESNA/ACSA quienes desarrollaron la plataforma tecnológica del sistema y la DGAC de Costa Rica que lideró el esfuerzo en Centro América. Se anticipa que Guatemala se una a esta iniciativa a finales de este año.

9.11 La Reunión tomó nota que está información estará disponible a las autoridades de aeronáutica civil y otras agencias nacionales tales como Aduanas, Inmigración; Antinarcóticos, etc. La arquitectura del sistema esta diseñada para permitir el intercambio de datos por medio de Internet con otros países de la región mediante la asignación de un una clave lo cual da la ventaja operacional de permitir el acceso a usuarios desde distintos puntos.

9.12 A continuación la U.A.E. de Aeronáutica Civil Colombiana dio una presentación sobre sus estadísticas de incidentes y accidentes seguida por una presentación sobre la integración “*Collaborative Decision Making*” (CDM) con una iniciativa para la prevención de incidentes conocida como (IPI).

9.13 A continuación de las presentaciones se llevó a cabo una sesión de preguntas y respuestas.

Gestión del Riesgo de Fatiga

9.14 La OACI proporcionó un informe sobre el avance y material de orientación en el desarrollo de las Normas de Gestión del Riesgo de Fatiga. La Reunión fue informada que el Grupo de Tarea sobre el Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga fue creado en agosto de 2009 y esta conformado por reguladores, organizaciones internacionales, operadores aéreos y científicos para avanzar esta tarea utilizando un enfoque inter-disciplinario. La diferencia entre los vuelos tradicionales y los límites de tiempo en servicio y la gestión de riesgo de fatiga se explicaron a la Reunión. El enfoque tradicional fue diseñado para abordar solamente la fatiga asociada al tiempo de servicio. La Gestión del Riesgo de Fatiga fue diseñada para cubrir todas las variables que podrían ocasionar fatiga y disminución en el desempeño de la tripulación. El enfoque está basado en el uso de la investigación científica aplicada, medición de la fatiga y mitigación del riesgo. La Reunión fue informada que el enfoque refleja estrechamente los cuatro pilares básicos del sistema de gestión de la seguridad operacional

9.15 Desde el establecimiento del Grupo de Tarea del Sistema de Gestión del Riesgo de Fatiga de la OACI, el trabajo se ha avanzado a través de reuniones virtuales. La primera reunión cara a cara se llevó a cabo en Montreal al mismo tiempo que la reunión del RASG-PA. Se informó a la Reunión que el Grupo de Tarea había desarrollado Normas que establecían los requerimientos mínimos para que un regulador apruebe un sistema de gestión del riesgo de fatiga del operador, el material de orientación detallado para la implantación y ejemplos específicos de sistemas de gestión del riesgo de fatiga para asistir al operador en el desarrollo de sus sistemas. Se espera que la propuesta de normas para la gestión del riesgo de fatiga sean consideradas por la Comisión de Navegación Aérea de la OACI en su sesión de invierno.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Instrucción Disponible sobre la Seguridad Operacional de Vuelo

10.1 La Reunión revisó el estado de las iniciativas del RASG-PA para desarrollar un catálogo de programas de instrucción disponibles que estén alineados con el Plan Global OACI para la seguridad operacional de la aviación.

10.2 La Reunión tomó nota que durante la Reunión RASG-PA/01 se discutió el estado de la GSI-12, Proyecto 2 - *Eliminación de brechas en el uso de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional* y se identificaron opciones tecnológicas para mejorar la seguridad operacional.

10.3 La Reunión también tomó nota que la instrucción, las modificaciones a los procedimientos y/o la información sobre la conciencia de la seguridad operacional son específicamente identificadas como iniciativas bajo el uso de tecnología como parte de las mejores prácticas identificadas en el GASR y podrían lograr muchos de los beneficios de seguridad operacional a bajo costo con una implantación rápida/amplia.

10.4 Durante la Reunión del RASG-PA ESC/2, se discutió el financiamiento de los proyectos que tratan las GSI del GASP. En la discusión, se tomó nota que hay varios programas basados en computación e instrucción en tiempo real disponibles como donativos en especie. Como resultado de esta discusión, la siguiente conclusión fue formulada durante la reunión del RASG-PA ESC/2:

“Conclusión RASG-PA ESC/2/6 – Programas de Instrucción Dirigidos

Que programas de instrucción disponibles sean evaluados, seleccionados y utilizados por los miembros del RASG-PA para tratar riesgos de seguridad operacional identificados y, entonces, alinearlos con las GSIs correspondientes del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP).”

10.5 La Reunión también recordó que esta conclusión fue aclarada durante las siguientes teleconferencias del ESC para avanzar en la iniciativa no sólo como un producto que suministraría instrucción sobre seguridad operacional para riesgos identificados de seguridad operacional en la región, sino como un producto que también proveería un “único lugar” de instrucción sobre seguridad operacional genérica disponible para los Estados.

10.6 Como resultado de esta iniciativa, se solicitó a los miembros del RASG-PA suministrar a la Secretaría del RASG-PA una lista con cualquier instrucción disponible sobre seguridad operacional con el fin de evaluarla y alinearla con los correspondientes GSI del GASP.

10.7 En el **Apéndice A** de esta parte del Informe, se incluyen varias fuentes de instrucción sobre seguridad operacional. Sin embargo, mientras se completaba esta iniciativa, el ESC descubrió que las listas de instrucción sobre seguridad operacional aún no están fácilmente disponibles y, por lo tanto, se necesitaba un enfoque más amplio para identificar una lista más completa de todos los cursos de instrucción disponibles. La instrucción que fuera identificada sería evaluada, catalogada y puesta a disposición en el sitio web del RASG-PA para todos los miembros y incluiría, pero no estaría limitada a instrucción específica sobre las tres áreas de riesgo basadas en datos (excursiones de la pista, LOC-I y CFIT). Considerando la información anterior, la Reunión formuló la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA/02/5

DISPONIBILIDAD DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD OPERACIONAL

Que se establezca un grupo de trabajo para evaluar, identificar y categorizar la instrucción disponible sobre seguridad operacional, la cual será puesta a disposición de todos los miembros del RASG-PA a través del sitio web. La instrucción identificada será también alineada con las tres áreas de riesgo basadas en datos según lo identificara el RASG-PA ESC y catalogada por necesidades regionales. Los siguientes Estados/Organizaciones se ofrecieron como voluntarios para ser miembros del Grupo de Trabajo de Instrucción de Seguridad Operacional:

Airbus
Boeing
Brasil
FAA
COCESNA/ACSA
CASSOS
Mechtronix
Mexico
IFALPA
ALTA
SENASA/Spain

**GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN –
PANAMERICANO - RASG-PA**

**LISTA DE CURSOS DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN DISPONIBLES**
(disponibles únicamente en Inglés)

NOMBRE	PRESENTADA POR	SITIO WEB
IFALPA Safety School	IFALPA	http://www.ifalpa.org/ifalpa-training/alert.html
Controlled Flight into Terrain.	ICAO	http://www.icao.int/icao/en/cd_pub_list.htm
CFIT: An encounter avoided	ICAO	http://www.icao.int/icao/en/cd_pub_list.htm
Government Safety Inspector Operations – Air Operator Certification	National Aviation University (NAU)	http://www2.icao.int/en/gsi/Pages/default.aspx
Government Safety Inspector Airworthiness – Air	Netherlands Luchtvaart College (NLC)	http://www2.icao.int/en/gsi/Pages/default.aspx
ICAO SMS Module 10 – SMS Phased Approach.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 09 – SMS Operation.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 08 – SMS Planning.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 07 – Introduction to SMS.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 06 – SMS Regulation.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 05 – Risks	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 04 – Hazards	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 03 – Introduction to safety management.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 02 – Basic safety concepts.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
ICAO SMS Module 01 – SMS Course introduction.	ICAO	http://www.icao.int/anb/safetymanagement/training/training.html
Aviation Safety Management – Case Course.	EMBRY-RIDDLE	
OSHA and Aviation Ground Safety for Managers – Case Course.	EMBRY-RIDDLE	
CAST CD; contains reports, data and safety power points.	Commercial Aviation Safety Team (CAST)	
FSF Approach and Landing Accident Reduction (ALAR) Toolkit.	Flight Safety Foundation (FSF)	
Runway Safety Action Plan.	EASA/ Eurocontrol	
ICAO Runway Safety Toolkit.	ICAO	
FAA Runway Safety FAA a) Runway Incursion Prevention program b) Was that for Us c) Listen up, Readback, Fly Right d) Heads up, Hold short	FAA/CAST	

NOMBRE	PRESENTADA POR	SITIO WEB
FAA Air Traffic Safety Culture Training; initial training on the Implementation of Safety Culture.	FAA/CAST	
FAA Airspace and Procedures Training Course; A&P Training for Air Traffic Specialists.	FAA/CAST	
FAA Quality Assurance Training Course; Air Traffic Training for QA Specialists.	FAA/CAST	
FAA Introduction to SMS.	FAA/CAST	
Gate to Gate; Runway Incursion prevention for pilots.	FAA/CAST	

**Cuestión 11 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

11.1 El Presidente de RASG-PA solicitó que la Reunión considerara el lugar de la próxima reunión que debería ser en la Región NAM/CAR. La República Dominicana amablemente se ofreció como anfitrión y fue aceptado de forma unánime por la Reunión con agradecimiento.