

VERSIÓN FINAL



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

(RASG-PA/3)

INFORME FINAL

Punta Cana, República Dominicana
27 al 29 de octubre de 2010

Noviembre de 2010

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

INFORME FINAL

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

(RASG-PA/3)

PUNTA CANA, REPÚBLICA DOMINICANA, 27 AL 29 DE OCTUBRE DE 2010

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

	ÍNDICE	PÁGINA
i	Índice	i-1
ii	Reseña.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de Trabajo	ii-1
	Orden del Día.....	ii-2
	Horario	ii-2
	Asistencia.....	ii-3
	Conclusiones y Decisiones	ii-3
	Lista de Conclusiones	ii-3
	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 y Decisiones de la Reunión RASG-PA/2 y de las Reuniones del RASG-PA ESC/4, ESC/5 y ESC/6	2-1
Cuestión 3 del Orden del Día:	Informe del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA) del RASG-PA.....	3-1
Cuestión 4 del Orden del Día:	Informe del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT) del RASG-PA	4-1
Cuestión 5 del Orden del Día:	Informe del Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT) del RASG-PA.....	5-1
Cuestión 6 del Orden del Día:	Proyecto RASG-PA GSI-3: Informe de la Protección sobre Información de Seguridad Operacional.....	6-1
Cuestión 7 del Orden del Día:	Proyecto RASG-PA GSI-12: Informe del Análisis Seguridad Operacional de de Información de Vuelo	7-1

	ÍNDICE	PÁGINA
Cuestión 8 del Orden del Día:	Iniciativas Regionales sobre la Seguridad Operacional.....	8-1
Cuestión 9 del Orden del Día:	Iniciativas de la Industria sobre la Seguridad Operacional.....	9-1
Cuestión 10 del Orden del Día:	Revisión y Adopción del Manual de Procedimientos propuesto del RASG-PA	10-1
Cuestión 11 del Orden del Día:	Plan de Actividades para el 2011 del RASG-PA.....	11-1
Cuestión 12 del Orden del Día:	Otros Asuntos	12-1

Reseña

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Tercera Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/3), se llevó a cabo en el Hotel Moon Palace Casino, Golf & Spa Resort, Punta Cana, República Dominicana, del 27 al 29 de octubre de 2010, auspiciado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil de República Dominicana.

ii.2 Ceremonia Inaugural

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Secretaria del RASG-PA, saludó a los participantes de la reunión y enfatizó los trabajos importantes a ser desarrollados en relación con la seguridad operacional a nivel Regional en las Regiones NAM/CAR/SAM. El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, dio la bienvenida a los participantes de la reunión; el Sr. Oscar Derby, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y Presidente del RASG-PA dirigió unas palabras a la Reunión, y el Sr. José Tomás Pérez, Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, dio la bienvenida a los participantes a Punta Cana e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Sr. Oscar Derby presidió la Reunión. La Sra. Loretta Martin, Secretaria del RASG-PA actuó como Secretaria de la Reunión, asistida por los señores Franklin Hoyer; Michiel Vreedenburgh, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional NACC de la OACI; Miguel Marín, Especialista Técnico en Operaciones de Vuelo de la Sede de la OACI; Eduardo Chacín, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo; y Adolfo Zavala, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo, 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 estuvieron disponibles 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 y Decisiones de la Reunión RASG-PA/2 y de las Reuniones del RASG-PA ESC/4, ESC/5 y ESC/6

Cuestión 3 del Orden del Día

Informe del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA) del RASG-PA

Cuestión 4 del Orden del Día

Informe del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT) del RASG-PA

Cuestión 5 del Orden del Día

Informe del Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT) del RASG-PA

Cuestión 6 del Orden del Día

Proyecto RASG-PA GSI-3: Informe de la Protección sobre Información de Seguridad Operacional

Cuestión 7 del Orden del Día

Proyecto RASG-PA GSI-12: Informe del Análisis de Información de Vuelo

Cuestión 8 del Orden del Día

Iniciativas Regionales sobre la Seguridad Operacional

Cuestión 9 del Orden del Día

Iniciativas de la Industria sobre la Seguridad Operacional

Cuestión 10 del Orden del Día

Revisión y Adopción del Manual de Procedimientos propuesto del RASG-PA

Cuestión 11 del Orden del Día

Plan de Actividades para el 2011 del RASG-PA

Cuestión 12 del Orden del Día

Otros Asuntos :

- Sede y fecha de la siguiente reunión

ii.6

Horario

Las sesiones de la Reunión se llevaron a cabo de 09:00 a 15:00 horas, con dos pausas.

ii.7 **Asistencia**

La reunión contó con la asistencia de 52 delegados de 14 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 6 Organizaciones Internacionales, 3 Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y 2 fabricantes de aeronaves.

ii.8 **Conclusiones y Decisiones**

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

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

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

ii.9 **Lista de Conclusiones**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
3/2	Equipo de Instrucción de la Seguridad Operacional de Vuelo (FSTT)	4-1
3/4	Puntos de Contacto (PoC) RASG-PA	6-1
3/5	Informe de avance sobre la implementación de un marco de referencia legislativo para proteger la información sobre peligros a la seguridad operacional	6-1
3/6	Informe sobre la protección de la información de seguridad operacional	6-2
3/8	Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación en 2011	11-2

ii.10 **Lista de Decisiones**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
3/1	Planes de implementación detallada (DIP) del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	3-1
3/3	Informe Anual RASG-PA de Seguridad Operacional	5-2
3/7	Manual de Procedimientos RASG-PA	10-1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Antonio Melchiorre

BRASIL

Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira
Pellegrino
Uberacy Marcos Tottoli
Otavio Oliveira Filho

CHILE

Lorenzo Sepúlveda

COLOMBIA

Donall Tascón Cárdenas

COSTA RICA

Álvaro Vargas Segura
Hugo Esquivel Alfaro
Edgar Vindas Valerio

CUBA

Pedro Colmenero Lauredo
Héctor Larrinaga Horta

HAITI

Marc Paulemon
Joseph Laurent Dumas
Fred Brisson

ESTADOS UNIDOS

Daniel Castro
Monica Nemecek
Thomas Winston
Glenn Michael
Paul Friedman

HONDURAS

Guido Lucio Venegas

JAMAICA

Oscar Derby
Nari Williams-Singh

MÉXICO

Enrique Herrera

PARAGUAY

César Ríos

REPÚBLICA DOMINICANA

José Tomás Pérez
Santiago Rosa
Iván Vásquez Reyes
Sergio Ramírez
Eddian Méndez
Rafael Rosario
Cristian Gómez
Griny Acosta
Félix Rosa Martínez
Roosevelt Peña

VENEZUELA

David Romero

ACI

Georgina Graham

AIRBUS

Andreas Kohn
Michael Preis
Gérard Guyot
Claude Lelaie

ALTA

Alex de Gunten
Benjamín Mejía

BOEING

Gerardo Hueto

CASSOS

Gregory Fox

COCESNA/ACSA

Rolando Ramírez
Sagrario Padilla

ECCAA

Alan Dominic Noon

IATA

Gabriel Acosta

IFALPA

Germán Díaz Barriga

IFATCA

Alex Figuereo

SRVSOP

Marcelo Ureña
Daniel Basualdo

SECRETARÍA DE LA OACI

Loretta Martin
Franklin Hoyer
Michiel Vreedenburgh
Miguel Marín
Eduardo Chacín
Adolfo Zavala

LISTA DE PARTICIPANTES

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
ARGENTINA		
Antonio Melchiorre Jefe Departamento Vigilancia el Sistema de Seguridad Operacional	Administración Nacional de Aviación Civil	Tel. + 05411-4845094/96 E-mail amelchiorre@anac.gov.ar
BRAZIL/BRASIL		
Carlos Eduardo Magalhães da Silveria Pellegrino Director	Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)	Tel. + 55 21 3501 5147 E-mail doa@anac.gov.br
Uberacy Marcos Tottoli da Silva Chefe da Divisao de Prevencao e controle	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)	Tel. + 55 61 3364 8817 E-mail uberacyms@cepida.aer.mil.br; brdpc@cenipa.aer.mil.br
Otávio Oliveira Filho Assesor of Operational Safety	Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)	Tel. + 55 21 2101 6605 E-mail asegcea-3@decea.gov.br
CHILE		
Lorenzo Sepúlveda Biget Director Departamento Dirección Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562-4342443 E-mail lsepulveda@dgac.cl
COLOMBIA		
Donall Humberto Tascón Cárdenas Subdirector General	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Tel. + 571 296 3430 E-mail donall.tascon@aerocivil.gov.co
COSTA RICA		
Álvaro Vargas Segura Sub-Director Técnico	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 2290-0090 / 8826-6459 E-mail avargas@dgac.go.cr
Hugo Esquivel Alfaro Director Programa de Seguridad Operacional del Estado	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 22-90-00-90 E-mail hesquivel@dgac.go.cr
Edgar Vindas Valerio Encargado SMS	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 22-90-00-90 E-mail evindas@dgac.go.cr
CUBA		
Pedro Luis Colmenero Lauredo Director de Operaciones y Seguridad Aeronáutica	IACC	Tel. + 537-838 1115 E-mail pedro.colmenero@iacc.avianet.cu
Héctor Larrinaga Horta Especialista Principal Seguridad Operacional; Inspector	Cubana de Aviación	Tel. + 537 266 4749 E-mail hector.larrinaga@cubana.avianet.cu

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS		
Daniel Castro FAA Senior Representative Panama, Central America, Colombia, Mexico and Dominican Republic	Federal Aviation Administration Western Hemisphere Office	Tel. + 507-207-7046 E-mail daniel.castro@faa.gov
Thomas A. Winston Flight Standards Division Manager	Federal Aviation Administration	Tel. +404 305 6000 E-mail thomas.winston@faa.gov
Monica Nemecek International Program Manager	Federal Aviation Administration	Tel. +202 385 8140 E-mail monica.nemecek@faa.gov
Glenn W. Michael Manager, CAST International Operations	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 510 8009 E-mail glenn.w.michael@faa.gov
Paul Friedman Engineer	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267 3367 E-mail paul.friedman@faa.gov
HAITÍ		
Joseph Laurent Dumas Director of Flight Safety	Office National de l'Aviation (OFNAC)	Tel. + 509 2250 0052 E-mail ljdumas.hcaa@yahoo.com
Marc Paulemon Technical Advisor	Office National de l'Aviation (OFNAC)	Tel. + 509 2250 0052 E-mail marcpaulemon@yahoo.com
Fred Brisson ATS Supervisor	Office National de l'Aviation (OFNAC)	Tel. + 509 2250 0052 E-mail bf704@hotmail.com
HONDURAS		
Guido Lucio Venegas Jefe Estándares de Vuelo	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 504 233 3683 E-mail guidovenegas@hotmail.com
JAMAICA		
Oscar Derby Director General	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876 909 5338 E-mail dg@jcaa.gov.jm
Nari Williams-Singh Director, Flight Safety	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960 3948 ext 2159 E-mail nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
MÉXICO		
Enrique Herrera Mejia Coordinador de programas de seguridad aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 5255-0155 5723 ext 18057 E-mail eherrera@sct.gob.mx

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
PARAGUAY		
Jesús César Ríos Rabello Sub Director Normas de Vuelo	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil	Tel. + 595-21-228715 E-mail sonve@dinac.gov.py sdnv@dinac.gov.py
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
José Tomás Pérez Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 809 796 1788 E-mail josetomasperez@codetel.net.do
Santiago Rosa Martínez Sub-Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 829 340 4703 E-mail srosa@idac.gov.do
Iván Vásquez Reyes Director Normas de Vuelo	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1 809 440 9002 E-mail ivasquez@idac.gov.do
Sergio Ramírez Director Interino	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1 809 315 9811 E-mail sramirez@hotmail.com
Eddian Méndez Encargado Centro de Capacitación y Entrenamiento Aeronáutico	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1809 805 3446 E-mail emendez@idac.gov.do eddiang@gmail.com
Rafael Rosario Encargado del Departamento AIR	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1 809 274 4322 ext 2195 Cel + 809 315 9813 E-mail rrosario@idac.gov.do
Cristian Gómez González Encargado Departamento de Control y Gestión Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1 809 315 9701 E-mail cgomez@idac.gov.do
Griny Acosta Encargado del Control del Riesgo Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. + 1 809 708 8029 E-mail gacosta@idac.gov.do
Félix Rosa Martínez Presidente	ADCA	Tel. + 1 809 330 8769 + 1 809 796 1392 E-mail sealroma@hotmail.com
Roosevelt Peña Secretario de Organización	ADCA	Tel. + 1 809 330 0824 E-mail rapm77@hotmail.com
VENEZUELA		
David Romero Inspector Aeronavegabilidad; Gerencia General de Seguridad Aeronáutica	Instituto Nacional de Aviación Civil	Tel. + 0058 212 355 2624 E-mail da.romero@inac.gov.do
ACI		
Georgina Graham Director ACI ICAO Bureau	ACI	Tel. + 1514 657 4109 E-mail ggraham@aci.aero

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
AIRBUS		
Andreas Kohn Director International Airworthiness Cooperation	AIRBUS	Tel. + 00335619 34334 E-mail Andreas.kohn@airbus.com
Michael J.Preis Safety Manager	AIRBUS Americas Training Center, Miami	Tel. + 305-871-3655 ext. 6138 E-mail mike.preis@airbus.com
Claude Lelaie Special Advisor to CEO	AIRBUS	Tel. + 00 33 622 94 3393 E-mail claude.lelaie@airbus.com
Gérard Guyot Aviation Safety Advisor	SFO/AIRBUS	Tel. + 3360 841 8025 E-mail gguyot.sfo@aeroconseil.com
ALTA		
Alex de Gunten Director Ejecutivo	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo	Tel. + 17863880222 E-mail adegunten@alta.aero
Benjamin Mejia Flight Operations & Safety Manager	Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo	Tel. + 0445524426714 E-mail bmejia@alta.aero
BOEING		
Gerardo Hueto Deputy Chief-Aviation System Safety	Boeing	Tel. + 425 306 4513 E-mail gerardo.m.hueto@boeing.com
CASSOS		
Gregory Fox Coordinator & CEO	Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System	Tel. + 876 9604364 E-mail gfox@cwjamaica.com
COCESNA		
Rolando Ramirez Inspector de Operaciones	COCESNA / ACSA	Tel. + 506 2430-0697 E-mail rolando.ramirez@cocesna.org ramirezapel@gmail.com
Sagrario Padilla Asesora Legal	COCESNA / ACSA	Tel. + 506 2288 4061 + 506 2221 4392 E-mail spadilla@cocesna.org padilla2@racsa.co.cr
ECCAA		
Alan Dominic Noon Flight Operation Inspector	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero dnoon@eccaa.aero
IATA		
Gabriel Acosta SO&I Manager for LATAM	IATA	Tel. + 593 98 140429 E-mail acostag@iata.org

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
IFALPA		
German Diaz Barriga Executive Vice President CAR/SAM Region	IFALPA	Tel. + 5255 5091 5954 E-mail atecnicos@aspa.org.mx germandiazb@prodigy.net.mx
IFATCA		
Alex Figuereo Miranda Executive Vice President Americas	International Federation of Air Traffic Controllers Association	Tel. + 1809224-1482 E-mail evpama@ifatca.org
SRVSOP		
Marcelo Ureña Experto en Operaciones del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	OACI South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel. + 511 611 8686 E-mail murena@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Daniel Basualdo Experto de Aeronavegabilidad	SRVSOP	Tel. + 5411 4576 6413 E-mail djbasualdo@anac.gov.ar
ICAO/OACI		
Loretta Martín Directora Regional OACI	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Franklin Hoyer Director Regional OACI	Oficina para Sudamérica (SAM)	Tel. + 511 611 8686 E-mail mail@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Michiel Vreedenburgh Director Regional Adjunto	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Miguel Marín Especialista Técnico en Operaciones de Vuelo	Sede de la OACI	Tel. + 514 954 8219 E-mail mmarin@icao.int Web www.icao.int
Eduardo Chacín Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail echacin@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Adolfo Zavala Especialista Regional, Gestión del Tránsito Aéreo	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail azavala@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int

LISTA DE DOCUMENTACIÓN

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión Orden del Día	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev.	1	Orden del día provisional, organización y horario de trabajo de la Reunión RASG/PA/03	25/10/10	Secretaría
NE/02	2	Revisión de las Conclusiones y Decisiones de la Reunión RASG-PA/02 y de las reuniones del RASG-PA ESC/04, ESC/05 y ESC/06	18/10/10	Secretaría
NE/03	3	Informe del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Panamérica (RAST-PA) del RASG-PA	18/03/10	Secretaría
NE/04 Rev.	4	Actividades del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT)	25/10/10	Secretaría
NE/05	5	Informe anual RASG-PA de seguridad operacional	15/10/10	Secretaría
NE/06	6	Informe sobre el proyecto RASG-PA GSI-3	18/10/10	Secretaría
NE/07	7	GSI-12 Programa de compartimiento de información FOQA	14/10/10	COCESNA/ ACSA
NE/08	8	Creación de una junta encargada de la investigación de accidentes e incidentes graves en Centroamérica	13/10/10	COCESNA/ ACSA
NE/09	10	Revisión y Adopción del Manual de Procedimientos del RASG-PA propuesto	18/10/10	Secretaría
NE/10	11	Plan de actividades del RASG-PA para 2011	19/10/10	Secretaría
NE/11	11	Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2011	18/10/10	Secretaría
NE/12	6	Informe de Proyecto RASG-PA GSI 3/3a	25/10/10	COCESNA/ACSA
NE/13	5	El sistema “ <i>decolagem certa</i> ” (DCERTA) brasileño	25/10/10	Brasil

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión Orden del Día	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 REV	--	Información General	21/10/10	Secretaría
NI/02 REV. 2	--	Lista de Notas de Estudio y Notas de Información	26/10/10	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión Orden del Día	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/03	8	Enfoque de supervisión continua (CMA)	15/10/10	Secretaría
NI/04	8	Programa de Seguridad Operacional (SSP) y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	15/10/10	Secretaría
NI/05	2	Actualización de las Actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)	19/10/10	Secretaría
IP/06 Rev.	11	The establishment of the safety fund (SAFE) (<i>disponible solamente en inglés</i>)	22/10/10	Secretaría

PRESENTACIONES

Cuestión del Orden del Día	Título	Presentada por
1	Información sobre el Estado de la Seguridad Operacional Regional de Panamérica	OACI
8	Implementación de SMS	República Dominicana
9	Excursión en Pistas “Brake to Vacate”	Airbus
9	CFIT	IFATCA

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

<http://www.mexico.icao.int/Meetings/RASGPA3.html>

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 de la reunión así como el horario tentativo. La Reunión aprobó el Orden del Día como se incluyó en la sección de la reseña de este informe y al horario como se presentó en el Apéndice B a la NE/01.

1.2 La Secretaría presentó el *Informe sobre Estatus de la Seguridad Operacional Regional en Pan América* preparado por la Sección para la Gestión de la Seguridad Operacional Integrada (ISM) de la Sede de la OACI. La presentación se centró en los objetivos de seguridad operacional del GASP, utilizando los resultados de las auditorías del USOAP como indicadores de seguridad operacional, y como estrategias para la mejora de la seguridad operacional.

1.3 El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) contiene tres objetivos para lograrse a más tardar en el 2011 para la seguridad operacional:

- a) reducir el número de accidentes mortales y la tasa mundial de mortalidad por causa de los mismos;
- b) lograr una disminución significativa de los índices de accidentes; y
- c) garantizar que ninguna región de la OACI tenga un índice de accidentes superior al doble del índice mundial para finales de 2011.

1.4 El número de accidentes mortales y fatalidades relacionadas con el mismo ha reducido en Panamérica y además, el nivel en la tasa de accidentes aparente ser menor del doble del promedio mundial. Sin embargo, un estado con volumen alto de tráfico y bajo volumen de accidentes puede deformar los resultados y esconder problemas potenciales. Para tratar lo anterior, la OACI está considerando alternativas para analizar factores predictivos de seguridad operacional. Estudios iniciales han analizado el cumplimiento con los protocolos del USOAP como una métrica clave de la seguridad operacional.

1.5 La OACI ha clasificado a los Estados basándose en la falta de cumplimiento efectivo (LEI) de los 970 protocolos de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional auditados por el USOAP. Los Estados con más de un 50% de LEI se han clasificado en rojo, los Estados con LEI de un 30% a un 50% se han clasificado en amarillo y los Estados con LEI menores al 30% se han clasificado en verde.

1.6 La presentación resaltó la habilidad de presentar información de manera gráfica para producir información más significativa y para analizar los resultados USOAP como un indicador potencia de performance de la seguridad operacional. Las investigaciones han indicado que cada Región tiene tanto Estados con un performance positivo en la seguridad operacional como otros con un performance deficiente en la seguridad operacional. No existe una correlación importante entre la afiliación Regional y las tasas de accidentes o las tasas LEI con las normas internacionales. Sin embargo, existe una necesidad de mejorar todos los LEI independientemente del volumen de tráfico. La OACI está trabajando sobre un marco de estrategia para priorizar los esfuerzos mundiales para la seguridad operacional y para desarrollar soluciones adecuadas, dando prioridad a aquellos Estados que tengan altos niveles de implementación de deficiencias combinados con volúmenes altos de tránsito. El objetivo es que cada Estado reduzca su LEI un 10% cada año, asumiendo un crecimiento de tráfico del 10% por año.

1.7 Al momento de la Reunión, hay ocho Estados Panamericanos clasificados en rojo. El **Apéndice** a esta parte del informe muestra la lamina preparada por la Sección ISM de la sede de la OACI con los Estados Panamericanos cuyos resultados del programa USOAP han sido publicados. Es importante hacer notar que no todos los Estados Panamericanos han llegado al punto de publicar sus resultados del programa USOAP. En la estrategia propuesta, después de un año, seis Estados cambiarían a una clasificación menor a un LEI del 50%, y, después de dos años no habría ningún Estado Panamericano clasificado en rojo. Se tomó nota que cinco de los ocho Estados clasificados en rojo tienen en común una autoridad regulatoria de aviación civil regional, la cual fue auditada por el USOAP, concretamente, la ECCAA. Si la ECCAA puede lograr una reducción del 10% en su LEI, cinco Estados cambiarían su clasificación de rojo a amarillo.

1.8 La estrategia de mejoramiento por LEI es en función de las iniciativas mundiales de seguridad operacional (GSI) del GASP y recomienda que:

- a) Los Estados clasificados en rojo se concentren en los siguientes GSI:
 - GSI-1 – Aplicación consecuente de las normas internacionales y las mejores prácticas de la industria
 - GSI-2 – Vigilancia consecuente de la reglamentación
 - GSI-3 – Notificación eficiente de errores e incidentes
 - GSI-4 – Investigación eficaz de incidentes y accidentes

- b) Los Estados clasificados en amarillo se concentren en los siguientes GSI:
 - GSI-5 – Coordinación consecuente de los programas regionales
 - GSI-6 – Notificación y análisis eficaces de errores e incidentes de la industria

- c) Los Estados clasificados en verde se concentren en los siguientes GSI:
 - GSI-7 – Uso consecuente de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) (GSI del GASP propuesta)
 - GSI-8 – Cumplimiento consecuente de los requisitos de reglamentación
 - GSI-9 – Adopción consecuente de las mejores prácticas de la industria (GSI del GASP propuesta)

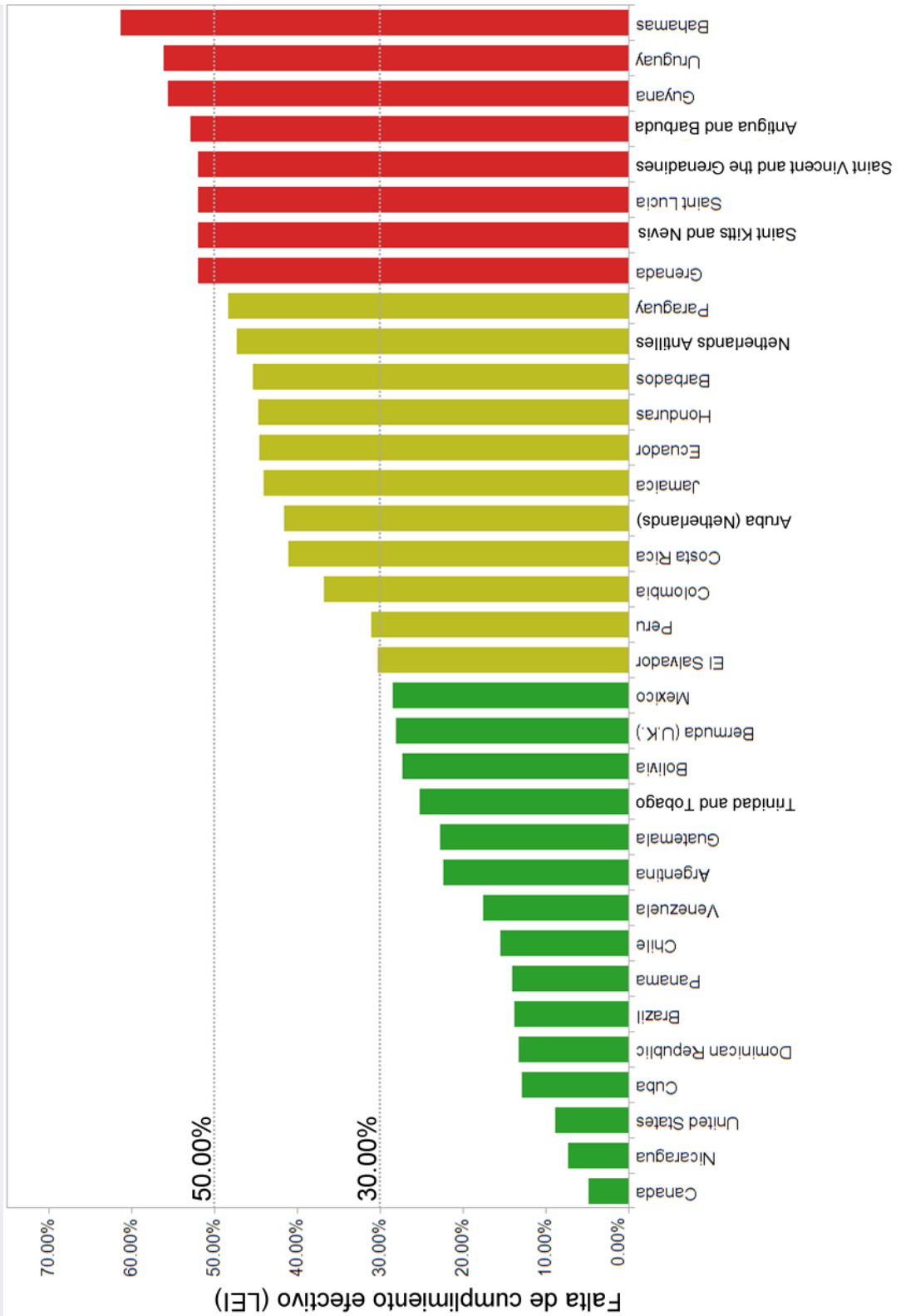
1.9 En conclusión, la Secretaría recomendó que los Estados Panamericanos implementen:

- a) estrategias realistas para tratar los asuntos de la seguridad operacional;
- b) una reducción realista para el LEI en conformidad con los planes personalizados para cada Estado basándose en una madurez de seguridad operacional y mezcla de tráfico; y
- c) continuar la colaboración regional, agrupando a los Estados en conformidad con las áreas comunes de actividad y las fortalezas y debilidades relativas.

APÉNDICE



Resultados publicados del Programa USOAP de la OACI para los Estados Panamericanos
 (Grado de falta de cumplimiento efectivo de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional [%])



Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión de las Conclusiones y Decisiones de la Reunión RASG-PA/2 y de las Reuniones del RASG-PA ESC/4, ESC/5 y ESC/6

2.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría presentó la NE/02 y la Reunión revisó el estado actual de las conclusiones y decisiones de la Reunión RASG-PA/2 y del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) desde la RASG-PA/2, que se celebró en Bogotá, Colombia, en noviembre de 2009.

2.2 La Reunión RASG-PA/2 aprobó una conclusión y cuatro decisiones. De estas, la Conclusión RASG-PA/2/2 y las Decisiones RASG-PA/2/3, 2/4 y 2/5 fueron finalizadas. La decisión que permaneció válida fue la RASG-PA/2/1, que se relaciona con el Proyecto RASG-PA GSI/3.A, “*Un marco de referencia legislativo para proteger la información de la seguridad operacional*”. El estado de esta decisión se revise bajo la Cuestión 6 del Orden del Día y la Decisión 2/1 fue reemplazada por la nueva Conclusión 3/5.

2.3 El Comité Directivo Ejecutivo ha celebrado tres reuniones desde la reunión RASG-PA/2, y también ha sostenido teleconferencias mensuales para completar su programa de trabajo. Como resultado de estas reuniones, el ESC formuló 16 decisiones y una conclusión. De estas conclusiones y decisiones ESC, el ESC ha finalizado una conclusión (ESC 6/1) y 10 decisiones, que son las Decisiones ESC 3/2, 4/4, T/140410/01, 5/1, 5/2, 5/3, 5/7, 6/2, 6/6 y 6/7. Las decisiones válidas que quedan son ESC 4/2, 6/1, 6/3, 6/4, 6/5, y 6/8.

2.4 También se invitó a la Reunión a tomar nota de la NI/05 presentada por la Secretaría, que resumió las actividades de RASG-PA emprendidas desde la reunión RASG-PA/2.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Informe del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamérica (RAST-PA) del RASG-PA**

3.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría presentó la NE/03Rev que describía el establecimiento de proyectos que se puedan lograr basados en medidas de mitigación priorizadas con resultados entregables bien definidos (incluyendo métricas para evaluar las acciones de mitigación propuestas) y lapsos de tiempo claros por parte del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamá (RAST-PA) en forma de Planes de Implementación Detallada (DIP).

3.2 El RAST-PA ha celebrado tres reuniones desde la reunión RASG-PA/2 y numerosas teleconferencias para lograr su programa de trabajo. Utilizando el proceso de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al nivel mundial (GASR) y las áreas de riesgo según los datos identificados por RASG-PA (Excursiones de pista/RE, Impacto contra el suelo sin pérdida de control/CFIT y Pérdida de Control en Vuelo/LOC-I), el RAST-PA preparó iniciativas para aumentar la seguridad operacional (SEI) para cada área de riesgo en Panamá. Subsecuentemente, con base en prioridades, el RAST-PA preparó DIP para siete SEI.

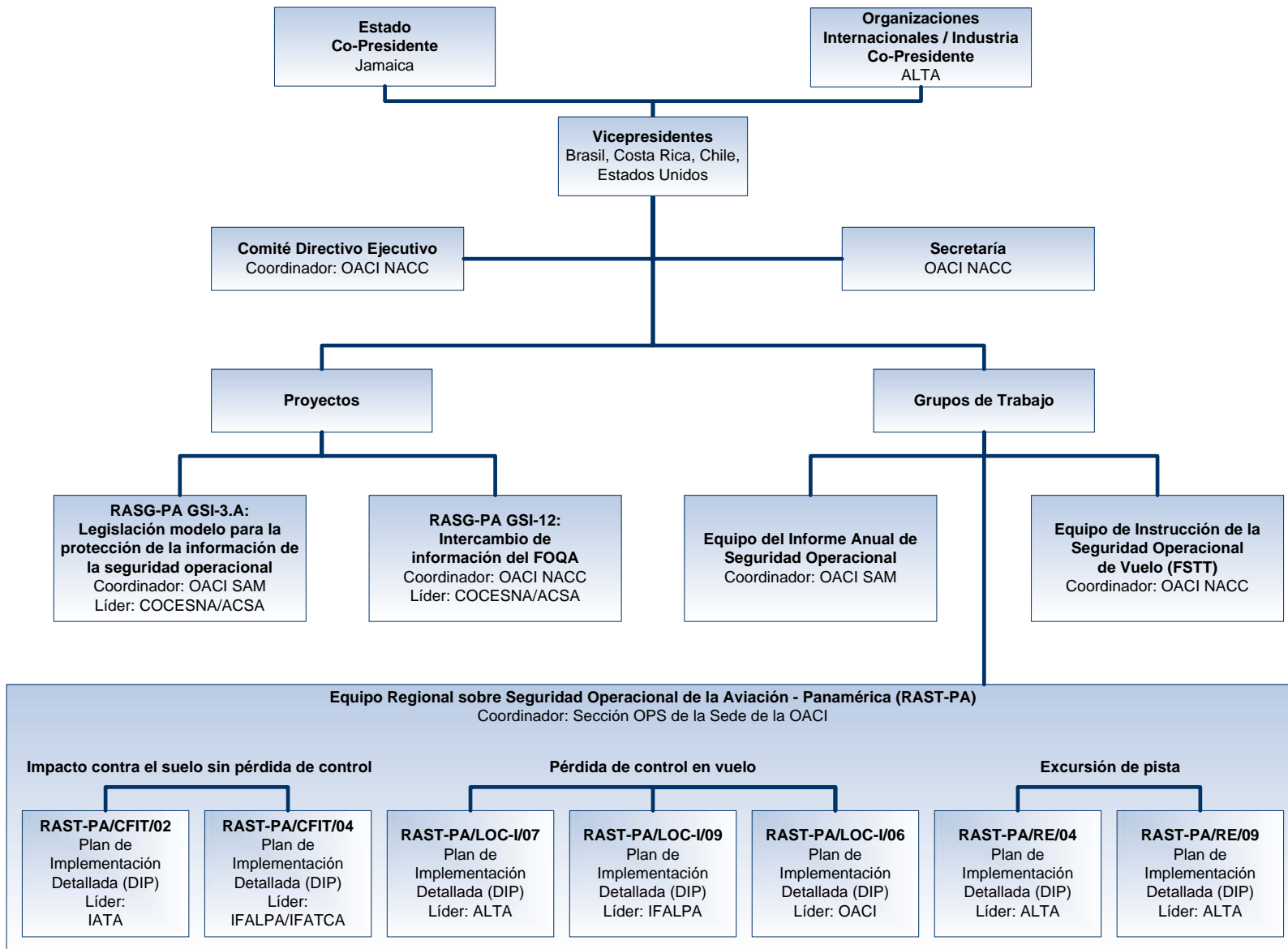
3.3 Conforme los DIP entran en la fase de implementación, RAST-PA trabaja con los Líderes DIP que se muestran en el organigrama del RASG-PA incluidos en el **Apéndice** a esta parte del informe, para brindar apoyo, y ha programado teleconferencias mensualmente para monitorear dicho progreso. Además, RAST-PA continuará preparando DIP para SEI originalmente identificadas. Para asegurar el éxito de estas iniciativas, se les solicitó a las partes interesadas participar activamente en las actividades de RAST-PA. Un área preocupante es la baja participación de los Estados hispanohablantes y alentar participación adicional, se informó a la Reunión que la Secretaría comenzará a traducir los DIP al español.

3.4 La Reunión comentó que los DIP preparados por RASG-PA son los mejores que se hayan producido en cualquier región en el ámbito mundial. La Reunión acordó adoptar la siguiente decisión:

**DECISIÓN RASG-PA/3/1 PLANES DE IMPLEMENTACIÓN DETALLADA (DIP) DEL
EQUIPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN – PANAMÉRICA (RAST-PA)**

RASG-PA aprobó los Planes de Implementación Detallada y el cronograma que aparecen en los Apéndices B y C a la NE/03 Rev., los cuales están publicados en el sitio web del RASG-PA.

Organización del RASG-PA



**Cuestión 4 del
Orden del Día: Informe del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT) del
RASG-PA**

4.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría presentó la NE/04 Rev., que trataba sobre el estado actual y las actividades futuras del Equipo de Instrucción de la Seguridad Operacional de Vuelo (FSTT). El FSTT se estableció como resultado de la Decisión RASG-PA 2/5. A este Equipo se le encomendó la tarea de asesorar, identificar y categorizar instrucción disponible sobre seguridad operacional de vuelo.

4.2 El FSTT celebró una reunión en marzo de 2010, en la Oficina Regional NACC de la OACI, en la Ciudad de México. A la reunión asistieron participantes de Estados/Organizaciones Internacionales y explotadores de aeropuertos.

4.3 Durante esta reunión, el FSTT identificó la instrucción disponible sobre seguridad operacional de vuelo, que se categorizó y armonizó con las tres áreas principales de riesgo según los datos tal como las define RASG-PA. Estas áreas de riesgo son:

- a) Excursiones de pista (RE)
- b) Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
- c) Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I)

4.4 El material de instrucción recibido por la Secretaría y los enlaces al material relacionado de instrucción fueron publicados y están disponibles sin costo alguno en el sitio web del RASG-PA: <http://www.mexico.icao.int/RASGPA.html>

4.5 Durante la reunión RASG-PA ESC/5 celebrada en abril de 2010 en Sao Paulo, Brasil, el FSTT informó a ESC, no sólo sobre el trabajo que había logrado el Equipo, sino también sobre la limitada capacitación gratuita disponible abocada a las tres áreas de riesgo. El ESC encargó al FSTT enlazar los resultados de trabajo adicionales con los requisitos identificados por el RASG-PA durante su elaboración de DIP.

4.6 El FSTT continuará trabajando con RASG-PA mientras se elaboran nuevos DIP y continuará identificando fuentes adicionales de instrucción de seguridad operacional de vuelo conforme se hagan disponibles. El FSTT planea por lo menos una reunión en 2011 para cumplir con su programa de trabajo.

**CONCLUSIÓN RASG-PA/3/2 EQUIPO DE INSTRUCCIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE VUELO (FSTT)**

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales/Industria apoyen al equipo de instrucción de la seguridad operacional de vuelo (FSTT) asignando a representantes apropiados para participar en reuniones y que contribuyan mediante el suministro/identificación de cursos de instrucción de seguridad operacional de vuelo, material y herramientas, así como auspiciando sus eventos como anfitriones.

4.7 Estados Unidos informó a la Reunión sobre un programa de instrucción en desarrollo llamado “Blackboard”. Este programa está previsto tentativamente a publicarse en línea en noviembre de 2010. Es un programa basado en la web que estará disponible para el público por un costo aproximado de \$70 por curso en línea. Estados Unidos también mencionó la colaboración entre la Universidad de Oklahoma y la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC en República Dominicana sobre el reconocimiento mutuo de certificados emitidos para los participantes que completen el entrenamiento en cada centro de instrucción y sobre compartir instructores.

4.8 La Secretaría informó a la Reunión que la Oficina Regional NACC de la OACI está encuestando a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR para recabar información en el corto y mediano plazos (periodo de cinco años desde 2012 a 2016) sobre los planes de instrucción tanto sobre las necesidades como la instrucción proporcionada por centros de instrucción regionales. El producto planificado es el Plan de Instrucción de Aviación para la Región CAR (2012-2016). Los resultados asistirán a armonizar la instrucción proporcionada en los centros de instrucción con las necesidades de instrucción de los Estados/Territorios. Una vez que los resultados de las encuestas se procesen y se presenten a la Reunión NACC/DCA/4 a celebrarse en Honduras en junio de 2011, se programará una reunión entre Estados que tienen Centros TRAINAIR para coordinar sus actividades y compartir recursos, evitando así la duplicación de esfuerzos y promocionando ahorros entre la comunidad regional de aviación.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Informe del Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional
(ASRT) del RASG-PA**

5.1 La Secretaría, con el apoyo de Boeing, presentó en nombre del Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT), la NE/05 y el borrador final del Informe Anual RASG-PA 2009 de Seguridad operacional que se preparó con base en datos proporcionados por la OACI para los Estados, por IATA para las aerolíneas, y Boeing. El análisis de los datos de seguridad operacional fue realizado por expertos que fueron una contribución en especie por parte de Argentina, Chile, Boeing e IATA coordinados por la OACI, quienes también compilaron y produjeron el informe.

5.2 La Reunión reconoció la evolución de un formato simple planificado inicialmente a este primer informe exhaustivo que compila una visión consolidada de la seguridad operacional de diferentes fuentes de las partes interesadas, el primero en su clase de cualquier región en el ámbito mundial. La Secretaría y el representante de Boeing dieron una presentación a la Reunión para enfatizar el valor y objetivo del Informe Anual de Seguridad Operacional a la Reunión y la relación estratégica entre el trabajo completado por la RAST-PA con las Iniciativas para aumentar la seguridad operacional (SEI) y los Planes de Implementación Detallada (DIP), elaborados con base en el resultado del Informe Anual de Seguridad Operacional.

5.3 Uno de los resultados del Informe Anual de Seguridad operacional es que las estadísticas de impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) muestran una importante mejora en los últimos cinco años. Otra recomendación del informe sugiere que RASG-PA considere empezar acciones con respecto a la Iniciativa Mundial de Seguridad #4 (GSI # 4 – *Investigación eficaz de incidentes y accidentes*) del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP). Brasil proporcionó comentarios sobre la importancia de aplicar la taxonomía de la OACI y utilizar ADREP/ECCAIRS y solicitó algunas adiciones al informe sobre la seguridad operacional. La Secretaría resaltó que solo el 30% de los Estados Panamericanos utilizan el Sistema ADREP/ECCAIRS y anunció que se realizaría un curso de ECCAIRS a la Oficina Regional NACC de la OACI a finales de noviembre de 2010.

5.4 Brasil presentó la NE/13 sobre su sistema “Decolagem Certa” (DCERTA). La *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC) de Brasil ha identificado un número de tendencias de no conformidad en los vuelos de aviación general involucrando a la tripulación técnica de aeronaves y a los aeródromos. El riesgo de estas situaciones que conllevan a un accidente o incidente se considera inaceptable para ANAC. Por lo tanto, ha elaborado, en cooperación con el proveedor de servicios de navegación aérea, el Departamento de Control del Espacio Aéreo de Brasil (DECEA), un sistema llamado “Decolagem Certa” (DCERTA). La Reunión reconoció la experiencia de Brasil al implementar el sistema DCERTA para ANAC para mitigar algunos riesgos de aviación general y acordó incluir la referencia en la versión final del Informe Anual 2009 de Seguridad Operacional.

5.5 La Reunión acordó sobre la importancia capital de que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados se involucren en el proceso en colaboración con otras partes interesadas de la aviación enfocadas en implementar DIP para las principales áreas de riesgo para cumplir eficaz y efectivamente los objetivos declarados de mejorar la seguridad operacional en la Región.

5.6 Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente decisión:

DECISION RASG-PA/3/3

INFORME ANUAL RASG-PA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Que,

- a) el Informe Anual 2009 RASG-PA de la Seguridad operacional se aprobó tal como fue enmendado;
- b) la Secretaría publique la versión final, incorporando las enmiendas propuestas por Brasil y que el Informe Anual de la Seguridad Operacional esté disponible en el sitio web del RASG-PA; y
- c) ASRT continúe evolucionando y mejorando el futuro análisis de datos de seguridad operacional y sus informes anuales de seguridad operacional resultantes con base en los comentarios recibidos.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Proyecto RASG-PA GSI-3: Informe de la Protección sobre Información de Seguridad Operacional

6.1 La Secretaría presentó la NE/06 sobre el avance del Proyecto RASG-PA GSI-3 sobre flujo eficaz de la información sobre peligros.

6.2 Se informó a la Reunión que el Proyecto incluye una revisión para identificar barreras legislativas contra el flujo de información sobre peligros de aviación, la elaboración de un modelo legislativo y el suministro de un taller para mejorar la conciencia sobre el asunto por parte de los legisladores, la industria y otras instituciones de los Estados que pudiesen apoyar la aprobación de los cambios legislativos.

6.3 La Reunión tomó nota de los diferentes pasos que ha seguido la RASG-PA para completar el proyecto de manera oportuna como se les instruyó, lo que incluyó la difusión de una Circular a los Estados de la OACI solicitando información acerca de los planes de implementación sobre cambios legislativos para promover un sistema abierto de notificación y proteger los datos recabados exclusivamente para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

6.4 La Secretaría presentó el plan de implementación actualizado con la información proporcionada por los Estados y subrayó sus hitos. Sin embargo, la Reunión tomó nota que la respuesta de los Estados era extremadamente limitada. Por lo tanto, la Secretaría, así como el Presidente, alentaron a los Estados a tener un enfoque proactivo y apoyar completamente la actividad. A este respecto, la actual Lista de Puntos de Contacto RASG-PA se adjunta en el **Apéndice A** a esta parte del informe y se recordó a los Estados sobre la importancia de mantener informada a la OACI sobre cualquier cambio y/o adiciones a la lista. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION RASG-PA/3/4

PUNTOS DE CONTACTO (PoC) RASG-PA

Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales/Industria informen/actualicen a la OACI sobre los detalles de los Puntos de Contacto RASG-PA a más tardar el **30 de noviembre de 2010** para completar la tabla que aparece en el Apéndice A a esta parte del informe.

6.5 La Reunión acordó que los Estados que aún no lo hayan hecho han de responder e informar sobre sus planes de implementación como se solicitó. Por lo tanto la Reunión adoptó la siguiente conclusión para que reemplaza la Decisión 2/1:

CONCLUSION RASG-PA/3/5

INFORME DE AVANCE SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO DE REFERENCIA LEGISLATIVO PARA PROTEGER LA INFORMACIÓN SOBRE PELIGROS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Que los Estados que aún no lo hayan hecho informen a su Oficina Regional de la OACI respectiva acerca de su avance sobre la implementación de un marco de referencia legislativo para proteger la información sobre peligros a la seguridad operacional a más tardar el **31 de diciembre de 2010** para completar la tabla que aparece en el **Apéndice B** a esta parte del informe.

Proyecto RASG-PA GSI-3.A: Legislación Modelo para la Protección de la Información de la Seguridad Operacional

6.6 COCESNA/ACSA presentó la NE/12 sobre el avance logrado en el Proyecto RASG-PA GSI-3.A sobre el flujo eficaz de información sobre el peligro.

6.7 Se informó a la Reunión sobre el avance logrado en la revisión del documento según fue solicitado por el Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA para aclarar las diferencias entre la información de seguridad operacional y los datos de seguridad operacional y su tratamiento desde la perspectiva legal. La Reunión tomó nota que el espíritu principal de la propuesta es proteger a la información en el contexto de los sistemas de gestión; por lo tanto, dado que la información se deriva de los datos, se considera que no está dentro del alcance legal y se trata de manera diferente, considerando que las leyes postulan principios genéricos y no específicos.

6.8 Considerando la complejidad del asunto, la Reunión apoyó la postura de Airbus, ALTA, Boeing e IATA de ampliar el periodo de revisión del documento de marco de referencia por parte de sus respectivos expertos legales hasta el 14 de enero de 2011. La retroalimentación será compilada por la Secretaría y actualizada por COCESNA/ACSA como la versión final de la primera edición del documento. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION RASG-PA/3/6

INFORME SOBRE LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Que:

- a) RASG-PA acepte la “*Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información de la seguridad operacional*” documento preparado bajo el Proyecto GSI-3.A y presentado en el Apéndice a la NE/12;
- b) Airbus, ALTA, Boeing e IATA proporcionen sus comentarios a la Secretaría del RASG-PA sobre el documento a más tardar el **14 de enero de 2011**;
- c) el Equipo del Proyecto GSI-3.A de RASG-PA revise los comentarios recibidos y entregue el documento a la Secretaría del RASG-PA a más tardar el **31 de enero de 2011**; y
- d) la Secretaría del RASG-PA envíe el documento final a los Estados y Organizaciones Internacionales a más tardar el **14 de febrero de 2011** y recomiende que los Estados usen el material de orientación al crear la protección legal a las fuentes de información de los peligros de la seguridad operacional.

6.9 También se informó a la Reunión sobre otras actividades relacionadas tales como la presentación del documento en el Foro Legal ALTA de las Américas en Cancún, México, celebrado del 8 al 10 de septiembre de 2010, y la Reunión del Grupo del Sistema Internacional Confidencial de Seguridad Operacional de la Aviación (ICASS) en Brasilia, Brasil, del 18 a 21 de octubre de 2010. De manera similar, RASG-PA participará en el Seminario/Taller de la OACI/AENA/AECI sobre la gestión de la seguridad operacional que se celebrará en Cartagena de Indias, Colombia, del 2 al 5 de noviembre de 2010, para promover esta propuesta, así como otras iniciativas RASG-PA.

RASG-PA POINTS OF CONTACT (POCs)
PUNTOS DE CONTACTO DEL RASG-PA (POCs)

State / Territory / International Organization / Industry Estado / Territorio / Organización Internacional / Industria	Name, Position Nombre, Puesto	E-mail address Dirección de correo electrónico
Anguilla	Captain Margaret Wilson Manager Caribbean, Air Safety Support International <i>DCA Anguilla; British Virgin Islands; Montserrat</i>	Margaret.wilson@caribairsafety.aero
Argentina		
Aruba		
Bahamas		
Barbados		
Belize / Belice	Nigel Carter Operations Officer Belize Department of Civil Aviation	Nwac143@yahoo.com
Bermuda		
Bolivia		
Brazil / Brasil	Carlos Eduardo M. S. Pellegrino Director ANAC	rasgpa@anac.gov.br
British Virgin Islands / Islas Vírgenes Británicas	Captain Margaret Wilson Manager Caribbean, Air Safety Support International <i>DCA Anguilla; British Virgin Islands; Montserrat</i>	Margaret.wilson@caribairsafety.aero

State / Territory / International Organization / Industry Estado / Territorio / Organización Internacional / Industria	Name, Position Nombre, Puesto	E-mail address Dirección de correo electrónico
Canada	Shelly Chambers Director, International Operations, Civil Aviation, Transport Canada	shelly.chambers@tc.gc.ca
Cayman Islands / Islas Caimanes		
Chile	Fernando Bolton Jefe de Normas de Seguridad Operacional	fbolton@dgac.cl
Colombia	T.C. Donall H. Tascon Cardenas Colombia, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Donall.tascon@aerocivil.gov.co
Costa Rica	Álvaro Vargas Subdirector DGAC	avargas@dgac.go.cr
Cuba	Pedro Luis Colmenero Lauredo Director de Operaciones y Seguridad Aeronáutica	Pedro.colmenero@iacc.avianet.cu
Curaçao		
Dominican Republic / República Dominicana		
Ecuador		
El Salvador		
Falkland Islands / Islas Falkland (Malvinas)		
France		
Guatemala		

State / Territory / International Organization / Industry Estado / Territorio / Organización Internacional / Industria	Name, Position Nombre, Puesto	E-mail address Dirección de correo electrónico
Guyana		
Haiti / Haití	Joseph Laurent Dumas Director of Flight Safety OFNAC	Ljdumas.hcaa@yahoo.com
Honduras		
Jamaica	Nari Williams-Singh Director Flight Safety Jamaica Civil Aviation Authority (JCAA)	nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
México / Mexico	Ing. Christian Cedillo Jaime Subdirector de Seguridad Aérea DGAC, México	ccedillo@sct.gob.mx
Montserrat	Captain Margaret Wilson Manager Caribbean, Air Safety Support International <i>DCA Anguilla; British Virgin Islands; Montserrat</i>	Margaret.wilson@caribairsafety.aero
Netherlands / Países Bajos		
Nicaragua	Lic. Carlos Fernando Bonilla Vilchez Nicaragua	planificación@inac.gob.ni
Panama / Panamá		
Paraguay		
Peru / Perú	Andrés Villaverde Villaverde Ministerio de Transportes y Comunicaciones Lima, Perú	
Sint Maarten		

State / Territory / International Organization / Industry Estado / Territorio / Organización Internacional / Industria	Name, Position Nombre, Puesto	E-mail address Dirección de correo electrónico
Suriname	Mr. Vivian Hanenberg Civil Aviation Safety Authority Suriname	casasdir@casas.sr
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago		
Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos		
United Kingdom / Reino Unido	Captain Margaret Wilson Manager Caribbean, Air Safety Support International <i>DCA Anguilla; British Virgin Islands; Montserrat</i>	Margaret.wilson@caribairsafety.aero
United States & CAST / Estados Unidos & CAST	Dawn Veatch Director, Western Hemisphere Office Federal Aviation Administration (FAA)	dawn.veatch@faa.gov
Uruguay		
Venezuela		
ACI	Javier Martínez Botacio Secretario Regional, ACI-LAC	jmartinez@aci-lac.aero aci-lac@aci-lac.aero
Airbus	Andreas Kohn Director International Airworthiness Cooperation	Andreas.kohn@airbus.com
ALTA	Alex de Gunten Director Ejecutivo Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo	adegunten@alta.aero
Boeing	Gerardo M. Hueto Boeing Commercial Airplanes	Gerardo.m.hueto@boeing.com
CANSO		

State / Territory / International Organization / Industry Estado / Territorio / Organización Internacional / Industria	Name, Position Nombre, Puesto	E-mail address Dirección de correo electrónico
CASSOS	Gregory Fox Coordinator & CEO Caribbean Aviation Safety and Security Oversight	gfox@cwjamaica.com
CLAC/LACAC	Marco Ospina Secretario, CLAC	clacsec@lima.icao.int
COCESNA / ACSA	Jorge Vargas Director ACSA Costa Rica	jvargas@cocesna.org
ECCAA (Antigua and Barbuda, Grenada, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia and Saint Vincent and the Grenadines)	Donald McPhail Director General of Civil Aviation, a.i. Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	oeecs.dca@candw.ag contact@eccaa.aero;
Flight Safety Foundation		
GEASSA		
ICCAIA		
IATA	Peter Cerdá Director, Safety, Operation & Infrastructure	cerdap@iata.org navask@iata.org
IFALPA	German Diaz Barriga Executive Vice President CAR/SAM Region IFALPA	atecnicos@aspa.org.mx germandiazb@prodigy.net.mx
IFATCA		

**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 / Antigua y Barbuda	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Bahamas				
Barbados	Jul 2010	Ene/Jan 2011	Abr/Apr 2011	Jun 2011
Belize / Belice				
Canada / Canadá				
Costa Rica				
Cuba				
Dominican Republic / 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				
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				
Grenada	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Guatemala				
Haiti / Haití	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Honduras				
Jamaica	Nov. 2010	Jun. 2011	Sep. 2011	Jun. 2012
Mexico	Marzo de 2009	Diciembre 2010	Enero de 2011	Junio de 2011
Nicaragua				
San Kitts y Nevis / Saint Kitts and Nevis	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Santa Lucia / Saint Lucia	Work in progress / Trabajo en desarrollo			

**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				
San Vicente y las Grenadinas / Saint Vincent and the Grenadines	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Trinidad and Tobago				
United States				

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/ 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				
Argentina	23 Abr 2010	TBD	TBD	TBD
Bolivia				
Brasil / Brazil	21 Nov. 2007	Tres versiones/Three versions: 1. 14 Sep 2007 - CENIPA 2. 4 Mar. 2008 - CNPAA 3. 25 Mar. 2009 – CENIPA/ANAC	1. 14 Sep 2007 2. 4 Mar. 2008 3. 6 Apr. 2010	En proceso / In process Proyecto de Ley / Draft Law 2453/2007 El proyecto aprobado por las comisiones de la cámara de diputados. / The draft has been approved by the commissioners of the house of representatives
Chile				
Colombia	4 May 2010	TBD	TBD	TBD

**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/

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				
Ecuador				
Guyana	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Panamá	30 Jun 2010	En proceso /In process	N/A	N/A
Paraguay				
Peru				
Suriname / Surinam	Work in progress / Trabajo en desarrollo			
Uruguay				
Venezuela	Establecido / Established	Nov 2010	Nov 2011	Nov 2011

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Proyecto RASG-PA GSI-12: Informe del Análisis de Información de Vuelo

7.1 COCESNA/ACSA presentó la NE/07 e informó sobre el avance logrado y estado del Proyecto GSI-12, que resume los pasos iniciales llevados a cabo para la implementación de un Programa de Acción para la seguridad operacional, que está armonizado con la GSI-12: Uso de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional.

7.2 El programa FOQA de COCESNA/ACSA tiene como objetivo proporcionar a los explotadores de aeronaves información que les permita reconocer más fácilmente los riesgos relacionados con las operaciones de rutina y cómo gestionar y mitigar esos riesgos.

7.3 COCESNA/ACSA presentó el Programa de Acción de Seguridad Operacional a la Reunión y describió los obstáculos que encontraron al implementar el programa. Éstos se resolvieron finalmente entre la DGAC de Costa Rica y el explotador de aeronave, con la facilitación por parte de COCESNA/ACSA.

7.4 COCESNA/ACSA informó que, como consecuencia de esta campaña, el explotador de aeronave que participó en este programa no registró ninguna aproximación no estabilizada durante el período de dos meses (agosto y septiembre de 2010), lo que se puede atribuir a la reducción de riesgo de las excursiones de pista durante aterrizajes con mal tiempo.

7.5 La Reunión reconoció el esfuerzo de todas las partes involucradas en finalizar esta tarea y el logro resultante.

7.6 Brasil comentó que está implementando un programa similar en colaboración con ALTA y dos aerolíneas operando en Brasil. Se presentará un plan de negocios sobre la iniciativa por parte de Brasil al RASG-PA ESC.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Iniciativas Regionales sobre la Seguridad Operacional**

8.1 COCESNA/ACSA presentó la NE/08, la cual informó a la Reunión que las auditorías USOAP de la OACI realizadas en Centroamérica mostraron que ninguno de los Estados contaba con una entidad independiente responsable para la investigación de accidentes e incidentes en la aviación y que las Autoridades de Aviación Civil no cuentan con los recursos financieros adecuados y/o con personal óptimamente calificado para realizar tareas de investigación de accidentes.

8.2 Asimismo, dichas autoridades de aviación civil cuentan con estructuras de jerarquía organizacional dentro de sus respectivas administraciones, las cuales no permiten la independencia necesaria para una investigación eficiente y neutral de un accidente/incidente de aviación.

8.3 COCESNA/ACSA informó a la Reunión sobre la implementación propuesta de un proyecto piloto para desarrollar y establecer una Junta, cuyo objetivo y responsabilidad será la investigación de los accidentes e incidentes serios en Centroamérica. Este proyecto será coordinado con y apoyado por el RASG-PA.

8.4 COCESNA/ACSA explicó que este proyecto debería incluir el análisis de los acuerdos organizacionales de cooperación con otros Estados en la región y con organizaciones de aviación internacional e incluir el desarrollo y establecimiento de un marco normativo armonizado dentro de todos los Estados miembros de COCESNA en lo relativo a los requerimientos del Anexo 13 de la OACI.

8.5 La Secretaría, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la Industria reconocieron que la propuesta era altamente benéfica para la Región. Adicionalmente CASSOS compartió su experiencia con una iniciativa similar, misma que será discutida a fondo en la próxima junta de consejo de CASSOS que se llevara a cabo en Barbados durante el mes de noviembre de 2010; COCESNA fue invitado y tiene programado asistir a dicha reunión.

8.6 Con la finalidad de lograr la implementación de la propuesta Junta de Investigación de Accidentes/Incidentes, el RASG-PA podría interactuar y coordinar acciones y recursos con las partes interesadas adecuadas según se requiera, bajo el liderazgo de COCESNA/ACSA.

8.7 La Reunión acordó que el nuevo proyecto del RASG-PA propuesto sea presentado por COCESNA/ACSA, con el acuerdo de los Estados Centroamericanos, ante la Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) para su revisión y definición. En caso de aprobarse, el ESC presentaría la nueva propuesta de proyecto al RASG-PA para su aprobación y apoyo por parte de los Estados y Organizaciones Internacionales.

Enfoque de Supervisión Continua del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP CMA)

8.8 La Secretaría alentó a la Reunión a revisar la NI/03, la cual está relacionada con el enfoque de supervisión continua (CMA).

8.9 El CMA es la continuación del programa USOAP y la OACI cuenta con un plan de transición detallada que cubre el periodo de dos años del 2011 al 2012. Este periodo de transición orientará hacia la implementación gradual del CMA completo a principios de enero de 2013.

8.10 La OACI espera que los Estados progresen a su propio ritmo para lograr el conjunto de resultados entregables identificados en el plan de transición. Por dicha razón, la OACI llevará a cabo diversas actividades de intervención incluyendo las auditorías realizadas bajo el enfoque sistémico (CSA), las auditorías limitadas CNS y las misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) con la finalidad de recolectar información faltante o para validar la información recibida.

8.11 La OACI ha lanzado oficialmente un sitio web interactivo denominado Foro CMA al cual se puede acceder en www.icao.int/cma.

8.12 La 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI endosó la evolución del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional hacia el Enfoque de Supervisión Continua.

Evolución del SSP y el SMS de la OACI

8.13 La Secretaría alentó a la reunión a revisar la NI/04 sobre la evolución de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y el programa de seguridad del Estado (SSP).

8.14 La OACI es un gran facilitador dentro de la implementación de proyectos sobre gestión de la seguridad operacional en el mundo y apoya a los Estados miembros en sus planes de implementación SSP.

8.15 Los Estados que aún no lo hayan hecho, deberían desarrollar un plan de implementación SSP. La OACI está dispuesta a proporcionar la cooperación técnica a petición de los Estados.

8.16 Los Estados miembros que deseen obtener más información sobre este tema, pueden contactar a las Oficinas Regionales NACC y SAM o visitar el sitio web ISM en: <http://www.icao.int/anb/safetymanagement>

Presentación por parte de República Dominicana

8.17 Dentro del marco de la Tercera Reunión del Grupo de Seguridad Operacional – Pan América (RASG-PA/03), el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) presentó a la comunidad aeronáutica internacional su compromiso con el liderazgo regional en la implementación y cumplimiento con los más altos estándares internacionales de la gestión de la seguridad operacional en la aviación civil. Se presentó lo siguiente a la Reunión:

- Quiosco presentando a la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), que se ubicó en el área del registro proporcionando imágenes y material ilustrativo acerca de los cursos y actividades ofrecidas por ASCA.
- Presentaciones por parte de un grupo de profesionales de la aviación dominicana sobre los siguientes temas:
 - Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la República Dominicana

- Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Estado (SSP) en la República Dominicana
- Información sobre la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA)
- Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en Helidosa (empresa de helicópteros y aero-ambulancias)

8.18 La Reunión fue informada acerca de ASCA, la cual es una dependencia del IDAC, cuyo objetivo es llevar al personal técnico a un nivel superior de competencia para afrontar los desafíos globales de tecnologías aeronáuticas, comunicaciones, información y transporte aéreo en general.

8.19 Los expositores destacaron que en el corto plazo ASCA se ha convertido en un líder en la formación de personal aeronáutico a nivel nacional e internacional, conocido por su excelencia académica, avances tecnológicos, profesionalismo y programas competitivos que promueven el desarrollo de las ciencias aeronáuticas.

8.20 Se notificó a la Reunión acerca del reciente acuerdo firmado de cooperación técnica con la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá (AAC). Además, han ofrecido apoyo a Haití para capacitar a su personal aeronáutico después del terremoto de principios de año. ASCA también ofrece programas académicos a través de un acuerdo con la Universidad de Oklahoma. ASCA ha sido certificada como centro TRAINAIR de la OACI.

8.21 La Reunión reconoció que la República Dominicana ha experimentado en los últimos años un mejoramiento considerable en la seguridad operacional de la aviación gracias al trabajo que realiza su personal técnico, conjuntamente con el liderazgo del Licenciado José Tomás Pérez, Director General del IDAC, y de la supervisión y asistencia por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos.

8.22 El Presidente instó a la Reunión a contactar a ASCA con relación a asuntos de instrucción y exaltó la relevancia de la misma para la formación de los futuros profesionales de la aviación en estas Regiones.

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Iniciativas de la Industria sobre la Seguridad Operacional**

Airbus: Excursión de Pista “Frenado para Desalojar”

9.1 Airbus dio una a presentación sobre el Sistema Frenado para Desalojar (BTV) que incluye el Sistema de Prevención de Sobrepasar Extremos de Pista (ROPS), un nuevo sistema de Airbus para reducir las excursiones en pista. El BTV está certificado en el A380.

9.2 Uno de los beneficios del sistema es la habilidad aumentada para salir de la pista en un punto de salida determinado. El segundo producto de Airbus que incorporará el BTB será el Airbus A350. El ROPS se incorporará al A320 y también estará disponible para renovación.

9.3 Otro beneficio del sistema BTV es reducir el tiempo que permanece una aeronave en la pista activa y una habilidad mejorada para predecir el tiempo requerido de enfriamiento en los frenos. La mayor ventaja potencial del sistema es la habilidad de predecir si una aeronave será capaz de detenerse con seguridad dentro de una pista y distancia especificadas. El piloto selecciona la pista e ingresa las condiciones notificadas de superficie (dirección del viento, velocidad de viento, superficie húmeda o seca, etc.) y la computadora utiliza información almacenada de la pista, pesos computados de la aeronave, velocidades requeridas de aproximación, y características computadas para la presentación del avión/punto de toma de contacto para predecir si el punto donde se detendrá la aeronave se extenderá más allá del extremo de la pista.

IFATCA: Presentación sobre Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control

9.4 IFATCA proporcionó una presentación sobre CFIT. IFATCA busca asistir en la reducción de impacto contra el suelo sin pérdida de control, que es una iniciativa de RASG-PA.

9.5 IFATCA declaró que no siempre es claro para las partes interesadas de la aviación quién es el responsable de la separación con el terreno. Hay variaciones entre diferentes proveedores de servicios de tránsito aéreo sobre cuándo son o no responsables los controladores de la separación con el terreno. En general, el piloto es responsable de la separación con el terreno, y el controlador de tránsito aéreo es responsable de la separación con el terreno sólo en casos donde la aeronave sea guiada vectorialmente por radar. IFATCA también mencionó que como está actualmente definido por la OACI, ATC no es responsable de la separación con el terreno durante las fases de ascenso y descenso, excepto cuando la aeronave sea guía vectorialmente por radar.

9.6 IFATCA mencionó que la implementación de los Sistemas de Aviso de Altitud Mínima de Seguridad (MSAW), en donde sea apropiada, podría reducir significativamente el número de accidentes CFIT en el ámbito mundial. IFATCA también promocionó la implementación de Sistema de Advertencia de la Proximidad del Terreno (GPWS), que proporciona una mejor performance que los sistemas ATC MSAW.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

**Revisión y Adopción del Manual de Procedimientos Propuesto del
RASG-PA**

10.1 Bajo esta Cuestión de Orden del Día, la Secretaría presentó la NE/09 y el nuevo Manual de Procedimientos RASG-PA.

10.2 La Secretaría recordó a la Reunión que los términos de referencia (TOR) y organización del RASG-PA originales fueron aprobados por el RASG-PA durante la primera reunión celebrada en noviembre de 2008.

10.3 En abril de 2010, durante la quinta reunión del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA (ESC/5), celebrado en Sao Paulo, Brasil, el ESC discutió la ampliación de las actividades RASG-PA desde su establecimiento. El ESC acordó que para asegurar que las metas organizacionales fuesen cumplidas y la continuidad y disponibilidad de recursos, hubo necesidad de revisar los TOR y estructura organizacional originales. Además, hubo necesidad de aclarar la membresía, límites de los mandatos para los oficiales y otros procesos organizacionales que no se incluyeron en los TOR originales.

10.4 El ESC acordó elaborar un Manual de Procedimientos para el RASG-PA que incluiría los TOR, roles, y responsabilidades, términos de mandato y otros procesos de procedimientos que apoyarían el programa de trabajo del RASG-PA y al ESC.

10.5 Se presentó un proyecto de Manual de Procedimientos del RASG-PA a la reunión ESC/06. El ESC hizo varias recomendaciones que fueron incorporadas en el borrador final y presentadas a la Reunión.

10.6 El Presidente y la Secretaría aconsejaron a la Reunión que la introducción de un Co-Presidente de una Organización Internacional/Industria era apropiada para el grupo al avanzar la seguridad operacional de la aviación en un esfuerzo de colaboración.

10.7 Sin embargo, como resultado de comentarios recibidos y mayores consideraciones, se recomendó conservar a los cuatro Vice-Presidentes regionales que representan a los Estados como se previó en los TOR originales.

10.8 La Reunión no tuvo objeciones para incluir ese cambio en el borrador final del manual y adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN RASG-PA/3/7

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS RASG-PA

Que:

- a) RASG-PA aprueba el Manual de procedimientos de RASG-PA;
- b) la Secretaría publique la versión final incorporando la enmienda de conservar a los Vice-Presidentes regionales, y publique el manual en el sitio web del RASG-PA; y
- c) periódicamente el ESC revise y modifique el manual con base en los cambios propuestos entregados a la Secretaría para la aprobación del RASG-PA.

**Cuestión 11 del
Orden del Día: Plan de Actividades para el 2011 del RASG-PA**

Plan de Actividades RASG-PA 2011

11.1 La Secretaría presentó la NE/10, que informó sobre las actividades de RASG-PA realizadas desde la reunión RASG-PA/2, demostrando a la Reunión que los objetivos y programa de trabajo de RASG-PA demandan una combinación de actividades dinámicas y diversas en conformidad con su mandato.

11.2 La Secretaría también expresó que los fondos de RASG-PA y donaciones en especie fuesen gestionadas según el caso y en estrecha coordinación con el RASG-PA ESC para cubrir todas las actividades necesarias para cumplir con los objetivos de RASG-PA eficientemente.

11.3 La Secretaría presentó y explicó el Plan de Actividades propuesto de RASG-PA para 2011. Se informó a la Reunión que la propuesta todavía no incluía ninguna actividad de instrucción para el periodo.

11.4 El Presidente alentó a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales e Industria a auspiciar las actividades de RASG-PA para 2011 y permitir al grupo cumplir con sus objetivos.

11.5 La Reunión aprobó el Plan de Actividades propuesto de RASG-PA para 2011 que se presenta en el **Apéndice** a esta parte del Informe.

Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2011

11.6 La Secretaría presentó la NE/11 y revisó el éxito de la Primera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación, celebrada en Sao Paulo, Brasil, en 2010.

11.7 Se informó a la Reunión que, con base en el éxito de la Cumbre de 2010, la reunión RASG-PA ESC/6 acordó que RASG-PA proponga la organización de una Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación a celebrarse en 2011.

11.8 La Secretaría y ALTA informaron que habían empezado la planificación preliminar para la siguiente Cumbre. Se discutieron varias fechas y lugares; los lugares posibles son la Ciudad de México, México, y Bogotá, Colombia, y las fechas tentativas son del 8 al 10 de junio de 2011. ALTA mencionó que el lugar final será anunciado en noviembre de 2010.

11.9 ACI ofreció colaborar en el evento con ALTA y la OACI, lo que fue apreciado por la Reunión ya que demuestra con detalle los esfuerzos de colaboración entre socios interesados representados por las organizaciones internacionales respectivas.

11.10 La Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION RASG-PA/3/8

**SEGUNDA CUMBRE PANAMERICANA DE SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN 2011**

Que:

- a) la OACI, ALTA e ACI organicen la Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación en junio de 2011; y
- b) los miembros de RASG-PA proporcionen apoyo financiero y en especie y participen en la Segunda Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación en 2011.

11.11 La Secretaría presentó la IP/06 Rev., informando a la Reunión sobre el establecimiento de la OACI de un Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE). El objetivo es mejorar la seguridad operacional de la aviación civil a través del uso de una aproximación basada en performance a la prestación de asistencia, que pretende limitar los costos administrativos al asegurar que las contribuciones voluntarias al Fondo sean utilizadas de manera responsable, útil y oportuna.

11.12 La Asamblea adoptó la Resolución A37-16 para el Fondo SAFE, que proporciona un mecanismo de financiamiento para apoyar los proyectos que sean consistentes con el Objetivo Estratégico de la OACI de Seguridad Operacional y que puede incluir asistencia a corto plazo a los Estados. Al tomar acción sobre la Resolución de la Asamblea, la OACI está actualmente investigando maneras y formas de alentar a los Estados a contribuir al Fondo SAFE así como el mecanismo para que se presenten y aprueben proyectos. RASG-PA considerará proponer proyectos para financiamiento bajo el nuevo Fondo SAFE.

APÉNDICE

**PROGRAMA DE ACTIVIDADES DEL GRUPO REGIONAL SOBRE
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA DE DE LA AVIACIÓN – PANAMÉRICA
(RASG-PA) – 2011**

ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR	PARTICIPANTES
Teleconferencias del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	Mensual	No aplica	ESC
Reuniones virtuales del Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Mensual	No aplica	RAST-PA
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	Enero	Por determinar	ESC
Reunión del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT)	Febrero	Por determinar	FSTT
Reunión del Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Marzo	Por determinar	RAST-PA
Reunión del Equipo a cargo del Reporte Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)	Abril/mayo	Por determinar	ASRT
Segunda Cumbre Panamericana de la Seguridad Operacional de la Aviación	8-10 de junio	Por determinar: Colombia o México	Miembros del RASG-PA y la comunicad de aviación
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	8-10 de junio	Por determinar: Colombia o México	ESC
Reunión del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	8-10 de junio	Por determinar: Colombia o México	RAST-PA
Reunión del Equipo de Instrucción en Seguridad Operacional (FSTT)	Agosto	Por determinar	FSTT
Reunión del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RAST-PA)	Octubre	Tentativamente Miami, Estados Unidos	RAST-PA
Cuarta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/4)	Octubre	Tentativamente Miami, Estados Unidos	Miembros del RASG-PA
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)	Octubre	Tentativamente Miami, Estados Unidos	ESC

**Cuestión 12 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

Sede y fecha de la siguiente reunión

12.1 La Reunión apoyó la realización de otras reuniones de partes interesadas en conjunto con la RASG-PA/3 en la presente semana, y solicitó que lo anterior sea adoptado para reuniones anuales futuras del RASG-PA, es decir, celebrar las reuniones de las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) – COCESNA/ACSA, CASSOS, y SRVSOP-Grupos de Trabajo del RASG-PA (ASRT, FSTT, y RAST-PA), el Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA (ESC) y las reuniones del RASG-PA, según sea requerido y aplicable, para que las mismas sean en el mismo lugar durante la misma semana, con la finalidad de hacer un uso óptimo del presupuesto de viaje y del tiempo. Respecto a la programación, la Reunión reconoció que la Asamblea Anual y Conferencia Mundial de ACI y de ACI-LAC, el Foro de Líderes de Aerolíneas de ALTA, el Seminario Internacional para la Seguridad Operacional Aérea (IASS) de la FSF y las reuniones de la CLAC, normalmente se llevan a cabo en el mes de noviembre, el cual puede ser el mes para llevar a cabo las reuniones del RASG-PA con la finalidad de maximizar la participación de todos los miembros. De ser posible, se debería considerar celebrar reuniones futuras del RASG-PA inmediatamente antes o después de otros eventos cuando sea posible y conveniente. Sin embargo, es posible que las reuniones futuras del RASG-PA sean celebradas en octubre para evitar conflictos con los otros eventos que normalmente se llevan a cabo en noviembre.

12.2 Respecto al lugar y las fechas para la siguiente Reunión del RASG-PA/4, Airbus amablemente ofreció en un principio ser anfitrión de la siguiente reunión en Miami, Estados Unidos, lo anterior está sujeto al acuerdo con la Secretaría en lo relativo a la coordinación de los requerimientos y fechas y quedó tentativo a celebrarse durante el mes de octubre de 2011. La Reunión expresó su agradecimiento a Airbus por esta importante contribución a las actividades del RASG-PA para el beneficio de todos los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y la Industria que tienen un interés en la seguridad operacional de la aviación en la región Panamericana.