



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

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

**(RASG-PA/5)**

**INFORME FINAL**

Santiago, Chile  
22 al 23 de octubre de 2012

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**INFORME FINAL**

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

**(RASG-PA/5)**

**SANTIAGO, CHILE, 22 AL 23 DE OCTUBRE DE 2012**

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.

	<b>ÍNDICE</b>	<b>PÁGINA</b>
i	Índice .....	i-1
ii	Reseña.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia Inaugural y Presentaciones Iniciales .....	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría .....	ii-2
	Idiomas de Trabajo .....	ii-2
	Orden del Día.....	ii-2
	Horario .....	ii-3
	Programa y Método de Trabajo .....	ii-3
	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
<b>Cuestión 1 del Orden del Día:</b>	Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional y horario .....	1-1
<b>Cuestión 2 del Orden del Día:</b>	Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones del RASG-PA y ESC .....	2-1
<b>Cuestión 3 del Orden del Día:</b>	Grupos de Trabajo del RASG-PA.....	3-1
<b>Cuestión 4 del Orden del Día:</b>	Proyectos del RASG-PA.....	4-1
<b>Cuestión 5 del Orden del Día:</b>	Otras actividades del RASG-PA.....	5-1
<b>Cuestión 6 del Orden del Día:</b>	Plan de Actividades del RASG-PA para el 2013.....	6-1
<b>Cuestión 7 del Orden del Día:</b>	Otros Asuntos .....	7-1

## **Reseña**

### **ii.1 Lugar y Duración de la Reunión**

La Quinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/5) se llevó a cabo en el Hotel Sheraton de Santiago, Chile, del 22 al 23 de octubre de 2012, auspiciado por Chile.

### **ii.2 Ceremonia Inaugural y presentaciones iniciales**

El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana (SAM) de la OACI, dio la bienvenida a los participantes de la reunión; los señores Oscar Derby, Director General, Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y Co-Presidente RASG-PA, representando a los Estados, y Alex de Gunten, Director Ejecutivo, ALTA, y Co-Presidente de RASG-PA, representando a la Industria, también dieron palabras de bienvenida. El Sr. William Bozin, Representante de la Junta Directiva del Flight Safety Foundation saludó a los delegados. El Gral. Av. Jaime F. Alarcón Pérez, Director General de Aeronáutica Civil de Chile enfatizó los trabajos importantes a ser desarrollados durante la reunión en relación con la seguridad operacional a nivel regional en las Regiones NAM/CAR/SAM, dio la bienvenida a los participantes a Chile e inauguró oficialmente el evento.

A continuación de la ceremonia inaugural, se realizaron dos presentaciones. La Sra. Nancy Graham, Directora de Navegación Aérea, Sede de la OACI, dio una presentación que se enfocó en reducir la Falta de aplicación eficaz (LEI) de los Estados. La Sra. Graham citó que la observancia de los elementos críticos del sistema de seguridad operacional de la OACI puede tener una correlación directa a los accidentes de aviación. Declaró que se deben elaborar planes específicos para los Estados con resultados poco favorables de las auditorías. Un componente para elaborar los planes específicos puede atribuirse a la voluntad política del Estado y no necesariamente a una cuestión de recursos. La Sra. Graham recalcó que el sitio web de la Red de Asistencia en Colaboración de la Seguridad Operacional (SCAN) (<http://gis.icao.int/scan/>) muestra lo que otros Estados están haciendo para reducir la LEI. Ella notó que esto es una forma excelente para que los donantes identifiquen y enfoquen sus donaciones.

La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la OACI y Secretaria del RASG-PA, proporcionó a la Reunión las estadísticas específicas de seguridad operacional para la Región Panamericana. Explicó como leer con precisión las estadísticas de accidentes de aeronaves y recordó a la Reunión que RASG-PA se enfoca en la aviación comercial y en las Excursiones de pista (RE) como el área principal de riesgo de la seguridad operacional de la aviación en la Región. Sin embargo, recordó a la Reunión que la Región Panamericana continua atendiendo las otras dos áreas principales de riesgo: Pérdida de control - en vuelo (LOC-I) e Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). La Sra. Martin informó a la Reunión sobre los resultados entregables que RASG-PA está produciendo sobre instrucción y material de orientación, los cuales pueden ser utilizados por las partes interesadas de la aviación de la Región como medidas de mitigación para atender las áreas principales de riesgo de la región y para promover la implementación de la gestión de la seguridad operacional.

### ii.3 **Organización, Funcionarios y Secretaría**

El Sr. Oscar Derby, Co-Presidente del RASG-PA/Estados, y el Sr. Alex de Gunten, Co-Presidente de RASG-PA/Industria, presidieron conjuntamente la reunión. La Sra. Loretta Martin, Secretaria del RASG-PA, actuó como Secretaria de la reunión, asistida por los señores Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Regional SAM de la OACI; Oscar Quesada, Director Regional Adjunto, Oficina Regional SAM de la OACI; Eduardo Chacin, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo y Adolfo Zavala, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo, ambos de la Oficina Regional NACC de la OACI. La Sra. Nancy Graham, Directora de Navegación Aérea, Sede de la OACI también participó en el Orden del Día de la reunión.

### ii.4 **Idiomas de Trabajo**

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

### ii.5 **Orden del Día**

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

#### **Cuestión 1 del Orden del Día**

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

#### **Cuestión 2 del Orden del Día**

#### **Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones del RASG-PA y ESC**

#### **Cuestión 3 del Orden del Día**

#### **Grupos de Trabajo del RASG-PA**

- 3.1 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (PA-RAST)
- 3.2 Tercera Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA
- 3.3 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)

#### **Cuestión 4 del Orden del Día**

#### **Proyectos del RASG-PA**

- 4.1 Informe sobre la legislación modelo para la protección de la información de la seguridad operacional y las actividades de seguimiento
- 4.2 Informe de la Comisión de investigación para la prevención de accidentes e incidentes en Centroamérica
- 4.3 Informe del intercambio de información de FOQA
- 4.4 Informe del uso consistente de la fraseología normalizada en español en conformidad con el PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)
- 4.5 Programa para la Reducción de Choque con Aves

**Cuestión 5 del  
Orden del Día**

**Otras actividades del RASG-PA**

- 5.1 Análisis costo-beneficio de la tecnología instalada a bordo para mitigar las excursiones de pista (RE)
- 5.2 Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST)

**Cuestión 6 del  
Orden del Día**

**Plan de Actividades del RASG-PA para el 2013**

- 6.1 Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2013
- 6.2 Programa de Trabajo para el 2013

**Cuestión 7 del  
Orden del Día**

**Otros Asuntos**

- 7.1 Anfitrión y fechas de la siguiente reunión
- 7.2 Revisión del proceso para proporcionar el informe provisional de la reunión

**ii.6 Horario**

Las sesiones de la Reunión se llevaron a cabo de 09:00 a 15:30 horas, con dos pausas.

**ii.7 Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 44 delegados de 9 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 4 Organizaciones Internacionales, 1 Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), 3 fabricantes de aeronaves y 6 representantes de la industria.

**ii.8 Conclusiones y Decisiones**

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

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

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

**ii.9 Lista de Conclusión**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
5/2	ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DE TECNOLOGÍA A BORDO PARA MITIGAR LAS EXCURSIONES DE PISTA (RE)	5-1

ii.10 **Lista de Decisiones**

<b>NÚMERO</b>	<b>TÍTULO</b>	<b>PÁGINA</b>
5/1	<b>VERSIÓN FINAL DE LA “LEGISLACIÓN MODELO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL”</b>	4/1
5/3	<b>CUARTA CUMBRE PANAMERICANA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN A SER REALIZADA CONJUNTAMENTE CON LA REUNIÓN PLENARIA ANUAL RASG-PA/06 EN SAN JOSE, COSTA RICA, JUNIO DE 2013</b>	6-1
5/4	<b>PROGRAMA DE TRABAJO RASG-PA 2013</b>	6-2
5/5	<b>PROGRAMACIÓN DE LA REUNIÓN PLENARIA ANUAL RASG-PA/06 A CELEBRARSE CONJUNTAMENTE CON LA CUARTA CUMBRE PANAMERICANA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN</b>	7-1
5/6	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL RASG-PA</b>	7-2
5/7	<b>LOS INFORMES PROVISIONALES SE PROPORCIONARÁN A LOS PARTICIPANTES DE LA REUNIÓN ANUAL DEL RASG-PA DENTRO DE LOS 3 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA FINALIZACIÓN DE LA REUNIÓN ANUAL DEL RASG-PA</b>	7-2

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**BRAZIL/BRASIL**

Carlos Eduardo Pellegrino  
Marcelo Moreno  
Luis Roberto Lourenço  
Alvaro Ibaldo Bittencourt  
Alexandre Simoes Lima

**CHILE**

Lorenzo Sepúlveda  
Félix Martínez Baeza  
Oscar Rivas Opazo  
Winston San Martín  
Rafael Cuevas Valenzuela

**COLOMBIA**

Miguel Camacho Martínez

**GUATEMALA**

Inocente Tomas Aldecoa Casasola

**JAMAICA**

Oscar Derby  
Kevin O. Powell  
Egbert Field

**PERU/PERÚ**

Fredy Núñez Munarriz

**TRINIDAD AND TOBAGO /TRINIDAD Y TOBAGO**

Kimchand Rampaul  
Ramesh Lutchmedial

**UNITED KINGDOM / REINO UNIDO**

Bruce D'Ancey

**UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS**

Dawn Veatch  
Michael Brown  
Daniel Castro

**ACADEMIA DE CIENCIAS AERONÁUTICAS,  
UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA  
MARÍA**

Samuel Véliz

**AIRBUS**

Yannick Malinge  
William Bozin  
Mike Preis

**ALTA**

Alex de Gunten  
Daniel Chereau  
Santiago Saltos

**AVIANCA TACA**

Luis Flores

**BOEING**

Gerardo Hueto  
Lauren Millhollin

**CÍRCULO DE PILOTOS DE CHILE**

Rodrigo Sanchez  
Tito Muñoz Reyes

**COCESNA/ACSA**

Víctor Zamora Vargas  
Sagrario Padilla

**CONSULTORA DOTS**

Pamela Teutsch

**EMBRAER**

Fabio Catani

Patrice London Guedes

**FLIGHT SAFETY FOUNDATION**

Rodolfo Quevedo

**IATA**

Gabriel Acosta

**IFALPA**

German Diaz Barriga

**IFATCA**

Daniela Aguerre

**WILLIS AEROSPACE INSURANCE BROKERS**

Craig R. Davie, ACII

**SECRETARÍA DE LA OACI**

Loretta Martin

Nancy Graham

Franklin Hoyer

Oscar Quesada

Eduardo Chacin

Adolfo Zavala

**LISTA DE PARTICIPANTES**

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e</b>
<b>BRASIL</b>		
<b>Carlos Eduardo Pellegrino</b> Director	ANAC	Tel. + 55 21 3501-5147 E-mail doa@anac.gov.br
<b>Marcelo Moreno</b> Teniente Coronel	CENIPA	Tel. + 55 61 336 4884 E-mail morenomm@cenipa.aer.mil.br
<b>Luis Roberto Lourenço</b> Jefe del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes	Fuerza Aérea de Brasil	Tel. + 55 61 3364 8800 E-mail chefia@cenipa.aer.mil.br
<b>Alvaro Ibaldo Bittencourt</b> Jefe de la División de Inspecciones	ASOCEA, DECEA	Tel. + 55 21 2139 9684 E-mail asodvi@decea.gov.br
<b>Alexandre Simoes Lima</b> Cap Cta.	DECEA, ASEGCEA	Tel. + 55 21 2101 6719 E-mail simoescta@gmail.com
<b>CHILE</b>		
<b>Lorenzo Sepúlveda</b> Director, Departamento Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 439 2498 E-mail lsepulveda@dgac.cl
<b>Félix Martínez Baeza</b> Jefe Sub Departamento Transporte Público	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 - 436 3173 E-mail fmartinezb@dgac.cl
<b>Oscar Rivas Opazo</b> Piloto Investigador de Accidentes de Aviación	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 5624392626 E-mail orivas@dgac.cl
<b>Winston San Martín</b> Piloto Investigador de Accidentes de Aviación	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 5624392626 E-mail wsanmartin@dgac.cl
<b>Rafael Cuevas Valenzuela</b> Encargado Tecnologías Información Comunicación, Departamento Aeródromo y Servicio Aeronáutico	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 56-2-2904721 E-mail rcuevas@dgac.cl
<b>COLOMBIA</b>		
<b>Miguel Camacho Martínez</b> Jefe Grupo de Gestión de Seguridad Operacional	Aeronáutica Civil	Tel. + 571 296 3419 E-mail miguel.camacho@aerocivil.gov.co
<b>GUATEMALA</b>		
<b>Tomás Aldecoa Casasola</b> Coordinador OACI/DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 2321 5432 , 2321 5433, 5692 2304 E-mail aldecoa@dgac.gob.gt, taldecoa@gmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
<b>JAMAICA</b>		
<b>Oscar Derby</b> Director General	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876-920-2250 E-mail jcivav@jcaa.gov.jm
<b>Kevin O. Powell</b> Director	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876-353-1450 E-mail kopowell1@gmail.com
<b>Egbert Field</b> Manager, Flight Operations	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876-920-2250 E-mail jcivav@jcaa.gov.jm efield@jcaa.gov.jm
<b>PERU / PERÚ</b>		
<b>Fredy Núñez Munarriz</b> Coordinador Técnico de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 51-1-6157800 anx 1515 E-mail Fnunez@mintc.gob.pe
<b>TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO</b>		
<b>Kimchand Rampaul</b> Chairman of the Board	Civil Aviation	Tel. + 868 669 4302 E-mail krampaul@caa.gov.tt
<b>Ramesh Lutchmedial</b> Director General	Civil Aviation	Tel. + 868 680 8634 E-mail dgca@caa.gov.tt
<b>UNITED KINGDOM / REINO UNIDO</b>		
<b>Bruce D'Ancey</b> Policy Specialist – Flight Operations	Air Safety Support International (ASSI)	Tel. + 44(0)7815548544 E-mail bruce.dancey@airsafety.aero
<b>UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS</b>		
<b>Dawn Veatch</b> Director, Western Hemisphere Office of International Affairs	FAA – Federal Aviation Administration	Tel. + 1202 385 8900 E-mail dawn.veatch@faa.gov
<b>Mike Brown</b> FAA Senior Representative Office of International Aviation	FAA – Federal Aviation Administration, American Embassy Brazil, Brasilia, Brazil	Tel. + 5511 98 150210 E-mail michael.w.brown@faa.gov
<b>Daniel Castro</b> FAA Senior Representative, Panama	FAA – Federal Aviation Administration	Tel. + 507 317-5046 E-mail daniel.castro@faa.gov
<b>ACADEMIA DE CIENCIAS AERONÁUTICAS – UNIVERSIDAD TÉCNICA FEDERICO SANTA MARÍA</b>		
<b>Samuel Véliz</b> Profesor Cátedra De Aeropuertos	Academia de Ciencias Aeronáuticas –Universidad Técnica Federico Santa María	Tel. + 562 3357623 E-mail sveliz@usm.cl
<b>AIRBUS</b>		
<b>Yannick Malinge</b> Senior Vice President Head of Safety	Airbus	Tel. + 33 561 934360 E-mail yannick.malinge@airbus.com

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e</b>
<b>William Bozin</b> VP, Safety and Technical Affairs and FSF Board of Governors	Airbus Americas	Tel. + 202-331-2239 E-mail bill.bozin@airbus.com
<b>Mike Preis</b> Safety Manager	Airbus Americas	Tel. + 305 876 6797 E-mail mike.preis@airbus.com
<b>ALTA</b>		
<b>Alex de Gunten</b> Director Ejecutivo	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, United States	Tel. + 1-786-388-0222 E-Mail adegunten@alta.aero
<b>Daniel Chereau</b> Director Asuntos Industria	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, United States	Tel. + 1-786-388-0222 E-Mail dchereau@alta.aero
<b>Santiago Saltos</b> Gerente Asuntos de la Industria	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, United States	Tel. + 1-786-388-0222 E-Mail ssaltos@alta.aero
<b>AVIANCA TACA</b>		
<b>Luis Flores</b> Capitán	AVIANCA TACA El Salvador	Tel. + 503 2247 2031 E-mail luis.flores@aviancataca.com
<b>BOEING</b>		
<b>Gerardo Hueto</b> Chief Engineer Aviation System Safety	BOEING, United States	Tel. + 425-306-4513 E-mail Gerardo.m.hueto@boeing.com
<b>Lauren Millhollin</b> Engineering Business Operations Manager	BOEING, United States	Tel. + 425-299-2011 E-mail Lauren.a.milhollin@boeing.com
<b>CÍRCULO DE PILOTOS DE CHILE</b>		
<b>Tito L. Muñoz Reyes</b> Abogado	Círculo de Pilotos de Chile	Tel. + 56-2-2358612 E-mail titopiloto@gmail.com
<b>Rodrigo Sanchez</b> Presidente		Tel. + 56-2-2358612 E-mail pte@circulodepilotos.cl
<b>COCESNA/ACSA</b>		
<b>Víctor Zamora</b> Coordinador Operaciones	COCESNA/ACSA	Tel. + 506 2435 7680 E-mail vzamora@cocesna.org
<b>Sagrario Padilla</b> Asesora Legal	COCESNA/ACSA	Tel. + 8826 61 93 E-mail padillaz@racsa.co.cr
<b>CONSULTORA DOTS</b>		
<b>Pamela Teutsch</b> Consultor	Consultora DOTS	Tel. + 569 9998 0327 E-mail pamela@dots.cl

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e</b>
<b>EMBRAER</b>		
<b>Fabio Catani</b> Manager	EMBRAER	Tel. +55 (12) 8151-3228 E-mail fcatani@embraer.com.br
<b>Patrice London Guedes</b> Manager, Aeronautical Engineering	EMBRAER	Tel. +55 (12) 8157-3186 E-mail patrice.london@embraer.com.br
<b>FLIGHT SAFETY FOUNDATION</b>		
<b>Rodolfo Quevedo</b> Deputy Technical Director	Flight Safety Foundation	Tel. +1201-921-3983 E-mail quevedo@flightsafety.org
<b>IATA</b>		
<b>Gabriel Acosta</b> Manager, Safety, Operations & Infrastructure LATAM/CAR	IATA	Tel. + 1305-607-3180 E-mail acostag@iata.org
<b>IFALPA</b>		
<b>German Diaz Barriga Martinez</b> Executive Vice President CAR/SAM Region	IFALPA	Tel. + 52 55 5091 5954 E-mail atecnicos@aspa.org.mx; germandiazb@prodigy.net.mx
<b>IFATCA</b>		
<b>Daniela Aguerre</b>	IFATCA	Tel. + 954 309 8514 E-mail dannynatca@aol.com
<b>WILLIS</b>		
<b>Craig R. Davie, ACII</b> Executive Director	Aerospace, Global Aviation	Tel. + 0044 203 124 7321 E-mail daviecr@willis.com
<b>ICAO / OACI</b>		
<b>Nancy Graham</b> Director, Air Navigation Bureau Directora, Dirección de Navegación Aérea	ICAO Headquarters / Sede de la OACI, Montreal	Tel. + 514-954-8219 ext 6125 E-mail officeanb@icao.int
<b>Loretta Martin</b> Regional Director Directora Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel.: + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@icao.int
<b>Franklin Hoyer</b> Regional Director Director Regional	South American Office (SAM) / Oficina Sudamericana	Tel. + 511 611 8686 E-mail mail@icao.int
<b>Oscar Quesada</b> Deputy Regional Director Sub Director Regional	South American Office (SAM) / Oficina Sudamericana	Tel. + 511 611 8686 E-mail oquesada@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
<b>Eduardo Chacín</b> Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail echacin@icao.int
<b>Adolfo Zavala</b> Regional Officer, Air Traffic Management, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail azavala@icao.int

### LISTA DE DOCUMENTACIÓN

Número	Cuestión No.	NOTAS DE ESTUDIO		Fecha	Preparada y presentada por
		Título			
NE/01	1	Orden del Día Provisional, Método de Trabajo y Horario de la Reunión RASG-PA/5		06/09/12	Secretaría
NE/02	2	Revisión de las Conclusiones y Decisiones de la Reunión RASG-PA/04 y de las Reuniones del RASG-PA ESC/11, ESC/12, ESC/13 y ESC/14		07/09/12	Secretaría
NE/03	3.1	Informe del PA-RAST		04/10/12	Secretaría
NE/04 <b>Rev.</b>	3.2	Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) del RASG-PA		15/09/12	Secretaría
NE/05	3.3	Equipo de instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT) - Reporte de Actividades del 2012		01/10/12	Secretaría
NE/06	4.1	Estado del Proyecto y siguientes pasos del RASG-PA GSI/3		28/09/12	Secretariat
NE/07		CANCELADA			
NE/08	4.4	Fraseología Normalizada en Español OACI en conformidad con PANS-ATM		22/09/12	ALTA
NE/09	4.5	Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario		12/10/12	ALTA/IATA
NE/10	5.1	Estudio de Costo/Beneficio para Mitigar las Excursiones de Pista		15/10/12	Secretaría
NE/11	5.2	Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST)		20/09/12	Secretaría
NE/12	6.1	Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación		22/09/12	ALTA
NE/13 <b>Rev.</b>	6.2	Programa Propuesto de Trabajo del RASG-PA para el 2013		22/10/12	Secretaría
NE/14	7.1	Reunión del RASG-PA/6 2013		27/09/12	Secretaría
NE/15	2	Actualización sobre el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)		20/09/12	Secretaría
NE/16	7.1	Enmienda al Manual de Procedimientos de RASG-PA para Cambiar la Fecha para celebrar la Reunión RASG-PA Anual		28/09/12	Secretaría
NE/17	3.1	Evolución del Desarrollo del Sistema DCERTA y su Utilización en la Evaluación del Nivel de Cumplimiento de Normas de Operaciones de Vuelo		05/10/12	Brasil

## NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y presentada por
NI/01 Rev.	--	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	05/11/12	Secretaría
IP/02	4.2	Central America Regional Accident Investigation Group Update (disponible únicamente en inglés)	28/09/12	COCESNA/ ACSA
NI/03 Rev.	4.3	Informe Sobre Proyecto RASG-PA de Intercambio de Información FOQA	05/11/12	COCESNA/ ACSA

## PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y presentada por
P/01	---	The status of Aviation Safety in the Pan American Region (disponible únicamente en inglés)	15/10/12	Secretaría
P/02	----	USOAP – Pan-America: Compliance does not equal safety – but it is a good place to start (disponible únicamente en inglés)	15/10/12	Secretaría
P/03	5.1	Economic Protection through the Application of Technology (disponible únicamente en inglés)		Willis Limited

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

<http://www.mexico.icao.int/Meetings/RASGPA5.html>

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

1.1           El Co-Presidente/Estados presentó la NE/01 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y horario provisionales. La Reunión aprobó el Orden del Día como se incluyó en la sección de la reseña de este informe y el horario que aparece en el Apéndice B a la NE/01.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Revisión de las Conclusiones y Decisiones de las Reuniones del RASG-PA y  
ESC**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, el Co-Presidente/Estados, presentó la NE/02, la cual revisó el estado actual de las conclusiones y decisiones de las Reuniones del RASG-PA/4 y del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) desde la RASG-PA/4.

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

2.3 El Comité Directivo Ejecutivo ha celebrado 4 reuniones desde la reunión RASG-PA/4, y también ha sostenido teleconferencias mensuales para completar su programa de trabajo. Como resultado de estas reuniones, el ESC formuló 17 decisiones. De estas decisiones, el ESC ha finalizado 15 decisiones. Las decisiones válidas que quedan son ESC/14/1 y 2.

2.4 La Secretaría proporcionó a la Reunión información sobre las actividades del RASG-PA. La Reunión fue informada que el análisis basado en datos de seguridad operacional que realiza RASG-PA en la Región Panamericana ha mostrado que las tres áreas principales de riesgo continúan siendo Excursión de pista (RE), Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y Pérdida de control en vuelo (LOC-I).

2.5 El RASG-PA está tratando las tres áreas principales de riesgo mediante el desarrollo de Iniciativas para mejorar la seguridad operacional (SEI) y los Planes de implementación detallados (DIP) subsiguientes los cuales son liderados de manera voluntaria por los Estados miembros de la OACI y/u Organizaciones Internacionales y la industria. El organigrama del RASG-PA se muestra en el **Apéndice** a esta parte del informe.

2.6 El RASG-PA utiliza el mecanismo de los “Avisos de Seguridad Operacional de RASG-PA (RSA)” como un medio para distribuir las recomendaciones sobre seguridad operacional a los Estados y partes interesadas.

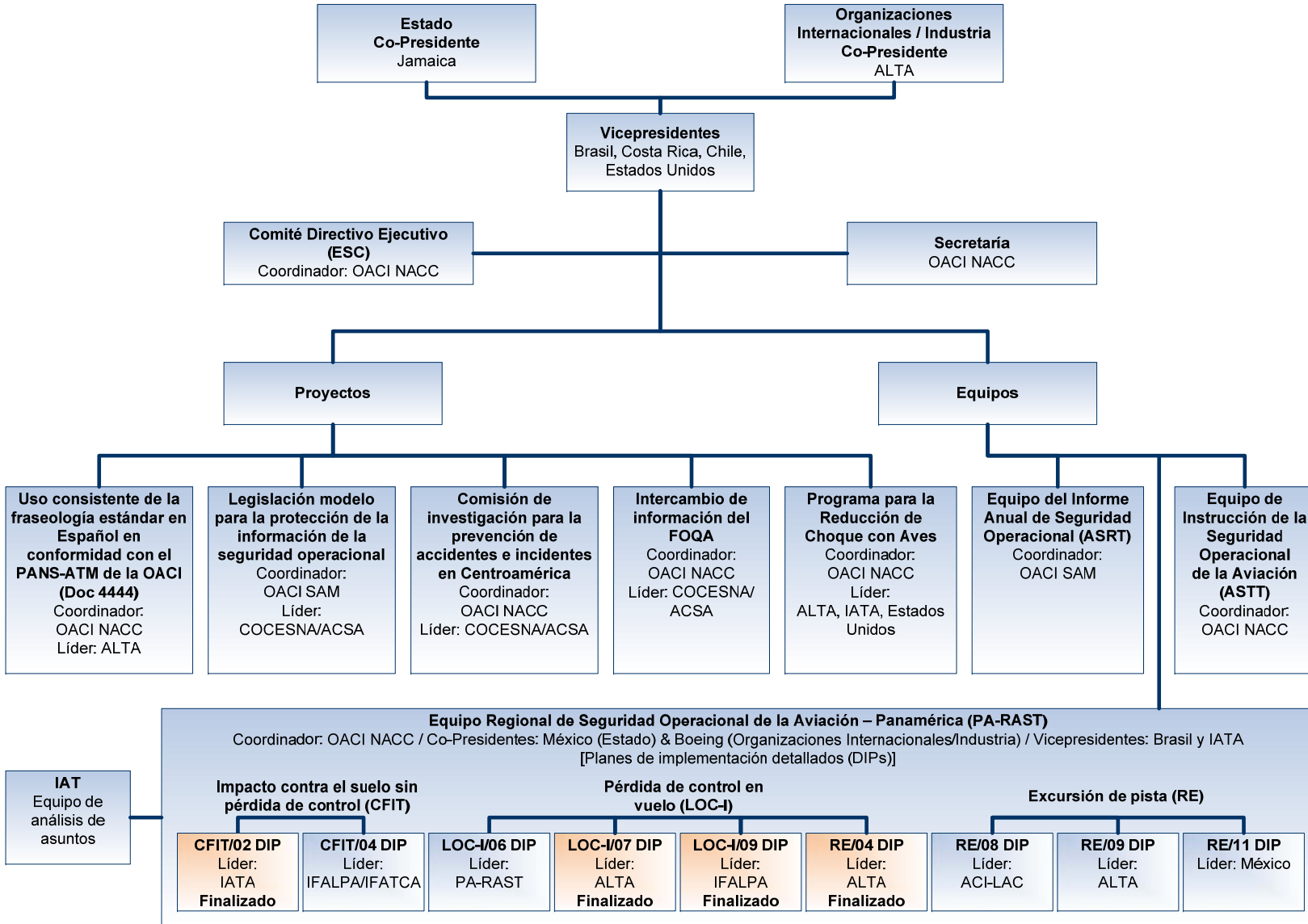
2.7 El RASG-PA trabaja activamente para mitigar los riesgos de seguridad operacional para lograr avances significativos en la región Panamericana. Estos resultados entregables incluyen:

- Distribuyó una herramienta para la reducción de las excursiones de la pista (RERR) versión 2 a los explotadores y a los Estados
- Realizó encuestas sobre políticas de procedimiento de motor y al aire y mitigación de la aproximación inestable
- Proporcionó un manual de maniobras avanzadas a todos los explotadores
- Desarrolló Talleres de Seguridad operacional de la aviación del RASG-PA (4 impartidos, 5 más planificados) con un promedio de participación de 100 participantes
- Desarrolló y entregó la herramienta para el piloto monitoreando mediante los talleres de seguridad operacional de RASG-PA
- Desarrolló un primer borrador de material de orientación para el Mantenimiento de pistas en conformidad con el Anexo 14 de la OACI (en revisión)

- Compiló y publicó material de instrucción de aviación disponible en el sitio web del RASG-PA (<http://www.rasg-pa.org/>)
- Impartió instrucción CFIT estandarizada para los explotadores en la Región
- Desarrolló el proceso de avisos de seguridad operacional (RSA) del RASG-PA
- Desarrollo y entrega del RSA sobre los aspectos del modo de conciencia y la gestión del estado de la energía relacionados con la automatización del puesto de pilotaje.
- Implementó Equipos de Seguridad operacional de pistas en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México (MMMX), México, Montego Bay (MKJS), Jamaica, Quito (SEQU), Ecuador y Lima (SPIM), Perú.

2.8 Los informes de las reuniones del RASG-PA, así como otro material importante relacionado con las actividades detalladas del grupo se encuentran en: <http://www.rasg-pa.org/>.

# Organización del RASG-PA



**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Grupos de Trabajo del RASG-PA**

**3.1 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación-Pan  
América (PA -RAST)**

3.1.1 Bajo este punto de la agenda, la Secretaría presentó la NE/03, la que proporcionó a la Reunión una actualización sobre las actividades que ocurrieron a partir de la Reunión RASG-PA/04 llevada a cabo en Miami, Estados Unidos, del 19 al 21 de octubre de 2011.

3.1.2 La Reunión fue informada sobre el del trabajo que el PA-RAST está realizando sobre el avance de los Planes de Implementación Detallado (DIP) y de los principales entregables, tal como se detalla a continuación:

- Distribuyó la herramienta Versión 2 sobre Reducción de Riesgo de Excursión de Pista (RERR) para operadores y Estados en la Región
- Condujo encuestas regionales sobre políticas de motor y al aire y mitigación de aproximación inestable
- Proporcionó un manual para maniobras avanzadas a todos los operadores de la Región
- Dictó Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA (4 desarrollados, 5 más planificados) con un promedio de participación de 100 asistentes (LOC-I/09)
- Desarrolló la herramienta de Piloto Monitoreando y la dictó a través de Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA
- Desarrolló el primer borrador del Manual de Mantenimiento de Pistas según el Anexo 14 (RE/08)
- Recopiló y publicó el material de instrucción de la aviación, disponible en la página web de RASG-PA: [www.RASG-PA.org](http://www.RASG-PA.org)
- Estandarizó la capacitación sobre CFIT en los operadores de la Región
- Entregó el Aviso de Seguridad Operacional de RASG-PA (RSA) sobre los aspectos del modo de conciencia y la gestión del estado de la energía relacionados con la automatización del puesto de pilotaje
- Apoyó la implementación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST) en la Ciudad de México, México; Montego Bay, Jamaica; Quito, Ecuador; y Lima, Perú (RE/11)
- Recopiló y entregó material de instrucción de maniobras avanzadas en la Región (LOC-I/07)
- Folleto sobre RASG-PA
- Creó el Equipo de Análisis de Asuntos (IAT) del PA-RAST

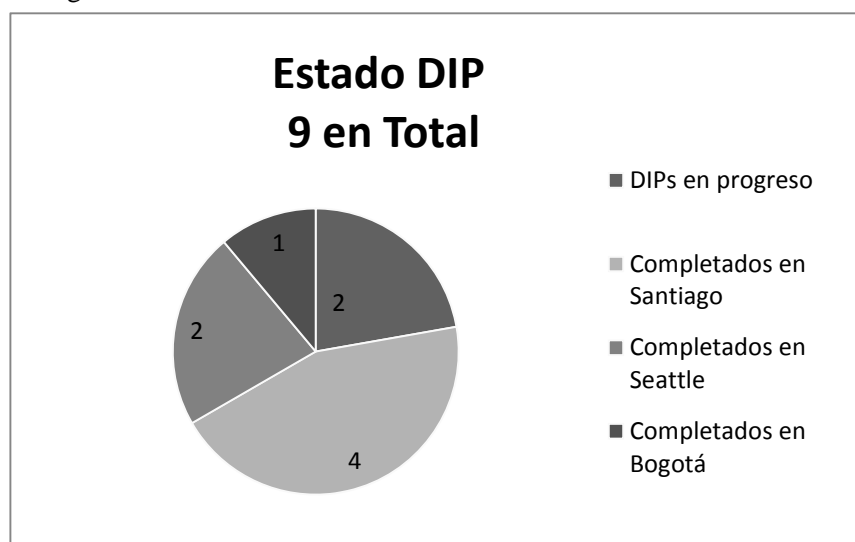
3.1.3 Refiérase al Apéndice del informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día para las actividades programadas del PA-RAST para el año 2013.

3.1.4 RASG-PA agradeció la dedicación de las organizaciones líder DIP que completaron sus DIP y urgió a otros líderes a hacer lo mismo. En el informe de la Reunión PA-RAST/11 se encuentra la lista de los DIP completados.

3.1.5 Considerando la conclusión de un número significativo de DIP, la Reunión reconoció la necesidad de desarrollar nuevos DIP para 2013 en relación a las tres áreas de riesgo más importantes.

3.1.6 La Reunión tomó nota que, con el fin de asegurar el éxito del PA-RAST, es importante que los Estados/Territorios, organizaciones internacionales e industria, asignen a los representantes apropiados para participar en estas reuniones y se comprometan a liderar los DIP correspondientes a las tres áreas de riesgo principales identificadas por RASG-PA para la Región Panamericana, así como auspiciar las reuniones del PA-RAST e IAT.

3.1.7 Las figuras a continuación muestran el estado de los DIP



3.1.8 Brasil presentó una nota de estudio conteniendo información actualizada sobre el desarrollo de un sistema en línea que provee información relativa a las licencias del personal aeronáutico, vigencia de la certificación médica, certificados de aeronavegabilidad, etc.

3.1.9 El sistema apoya los esfuerzos de la autoridad aeronáutica mediante la distribución de publicaciones, evaluación de eficacia de las normas, y la producción de indicadores de desempeño para mejorar el cumplimiento de las normas y el nivel de seguridad de la aviación general.

3.1.10 El sistema opera en línea en 82 aeropuertos en Brasil y valida aproximadamente 80% de los vuelos operados, restringiendo el despegue en los casos en que sean encontradas irregularidades. Para cada plan de vuelo que se presenta al ATC, el sistema ejecuta automáticamente 43 controles destinados a detectar irregularidades con los certificados y licencias de la tripulación y de la aeronave, como las fechas de caducidad, y envía los datos al DECEA.

3.1.11 La Reunión tomó nota de estos desarrollos y alentó a otros Estados a desarrollar iniciativas de seguridad operacional similares para mejorar el nivel de seguridad operacional del Estado de acuerdo con la política del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP); y para compartir la información de estas acciones con otros Estados.

### **3.2 Tercera Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA**

3.2.1 La Reunión tomó nota sobre el contenido del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA (ASR). El informe está dividido en tres secciones de acuerdo con el tipo de fuente de información que se procesa: reactiva, proactiva y predictiva. El informe orienta la focalización del trabajo del RASG-PA priorizando la implementación de medidas de mitigación de riesgos de seguridad operacional.

3.2.2 La Reunión tomó nota que el ASR se elabora con datos proporcionados por la OACI, Boeing e IATA, y que continúa identificando los siguientes sucesos como las principales categorías de accidentes mortales en el período 2002-2011:

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

3.2.3 Con respecto al gráfico del informe preliminar que muestra los resultados de los Estados en el programa USOAP de la OACI, la Reunión convino en incorporar para cada Estado el año en el cual se obtuvieron los resultados, como una forma de reflejar claramente que esa información corresponde a la situación del Estado en ese momento determinado. El promedio LEI mejoró en 3% según los resultados obtenidos en las Misiones de Validación Coordinadas de la OACI (ICVM) llevadas a cabo en Colombia, Costa Rica, Ecuador y México.

3.2.4 La Reunión también tomó nota que los sucesos de LOC-I y CFIT indican tendencias decrecientes en los 10 últimos años, mientras que las RE muestran una tendencia creciente para el mismo periodo de 10 años.

3.2.5 La Reunión observó que algunas figuras en el informe preliminar presentaban información relacionada con el número total de accidentes, que incluían a la aviación general, lo cual podría ser mal interpretado y no reflejar de forma clara las significativas mejoras en los índices de seguridad operacional que se están logrando principalmente por los principales explotadores aéreos comerciales de Latinoamérica.

3.2.6 Esto generó un amplio debate sobre la conveniencia o no de mezclar información sobre aviación general con la información de los principales explotadores aéreos comerciales. La Reunión convino en que se debería dividir claramente estas categorías en las figuras donde existía esta combinación y que el informe debería enfocarse en las áreas donde el RASG-PA podría desplegar acciones de mitigación de riesgo.

3.2.7 Se recordó a la Reunión que el actual formato se mantendrá hasta la cuarta edición y se convino en que para la quinta edición se podría eliminar algunas figuras que se consideren redundantes y agregar otras. La estructura de la quinta edición preservaría los siguientes principios en cuanto a su estructura:

- Mantener la estructura del informe con base en las secciones de información reactiva, proactiva y predictiva
- Mantener el volumen de 30 páginas y establecer máximo del 10% adicional para incorporar nueva información
- Incorporar nuevos gráficos/métricas/información de seguridad operacional en la medida en que la información sea sostenible

3.2.8 La Reunión instó a los distintos miembros del RASG-PA a colaborar con el Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT) en la sección predictiva del ASR, a través del intercambio de información predictiva de seguridad operacional con la información que estuviera disponible para ser compartida.

3.2.9 Debido a la naturaleza de los cambios requeridos en el ASR, se acordó en que el ASRT trabajaría en una revisión a la tercera edición de acuerdo con los resultados de las discusiones de los miembros, y que el ASR sería aprobado mediante el mecanismo de aprobación expresa del RASG-PA.

### **3.3 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)**

3.3.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Secretaría presentó la NE/05, que proporcionó a la Reunión información sobre las actividades realizadas durante el año 2012, las actividades planificadas para el resto del año y las actividades programadas para el 2013. (Referirse al Apéndice del Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día).

3.3.2 La Secretaría informó a la Reunión que el rol del ASTT es la evaluación, identificación y categorización de la instrucción sobre seguridad operacional de la aviación disponible en el mundo, en línea con las tres áreas principales de riesgo basadas en datos en la Región Panamericana identificadas y validadas por el RASG-PA, las cuales son:

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

3.3.3 La Reunión fue informada que el ASTT dictó exitosamente dos Talleres de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA en 2012, uno en México y otro en Colombia; y recolectó y publicó el material de instrucción sobre seguridad operacional de la aviación para ser descargado gratuitamente en el sitio web del RASG-PA: [www.rasg-pa.org](http://www.rasg-pa.org)

3.3.4 El RASG-PA/ASTT agradeció el apoyo en especie durante 2012 de las siguientes entidades: AAC de Colombia y de México, ACI-LAC, Aeroméxico, ALTA, ASA, CANSO, FSF, IATA, IFALPA y Aerolínea de Carga MasAir.

3.3.5 La Secretaría informó a la Reunión que la Reunión RASG-PA/ASTT/04 está programada para ser realizada en Miami, Estados Unidos, del 17 al 18 de diciembre de 2012, y será auspiciada por Airbus.

3.3.6 La Reunión reconoció que, para asegurar el éxito de las actividades del RASG-PA/ASTT es importante obtener el apoyo de los Estados/Territorios, organizaciones internacionales y la industria asignando una adecuada representación en las reuniones, contribuyendo con cursos y material de instrucción relevante que correspondan a las tres principales áreas de riesgo de la aviación identificadas por el RASG-PA para la Región Panamericana, y auspiciando Talleres/Seminarios de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA



#### **4.4 Informe del uso consistente de la fraseología normalizada en español en conformidad con el PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)**

4.4.1 Durante la Reunión RASG-PA/04 realizada en Miami, Estados Unidos, del 19 al 21 de octubre de 2011, los miembros del RASG-PA solicitaron el desarrollo y la promoción de un proyecto para la implementación de una estrategia para el uso consistente de la fraseología en español de ATC de acuerdo con el PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

4.4.2 Durante la Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC/1), realizada del 25 al 27 de abril de 2012 en la Oficina NACC de la OACI, la Secretaria del RASG-PA coordinó el proyecto con la Reunión PPRC/1 para asegurar que no hubiera duplicidad de esfuerzos con respecto a esta iniciativa.

4.4.3 El PPRC acordó que la iniciativa de GREPECAS, que concluyó con una enmienda al Capítulo 12, Fraseologías (solo español) del PANS/ATM (Doc 4444), no es suficientemente familiar para los pilotos y controladores de tránsito aéreo. El PPRC también acordó que la fraseología inadecuada puede ser un factor contribuyente a los incidentes/accidentes. Por lo tanto, existe la necesidad de promover el uso de fraseología adecuada que esté de acuerdo con la fraseología estandarizada en español de la OACI en la radiotelefonía (Doc 4444).

4.4.4 Durante la Reunión RASG-PA ESC/14, ALTA presentó al ESC un proyecto de plan de implementación preliminar, en el que tentativamente se indicaba la aceptación de las actividades señaladas. Sin embargo, el ESC acordó también en la necesidad de tener mayor claridad en los objetivos y puntos específicos del programa antes de su implementación.

4.4.5 Durante la misma reunión, el ESC también discutió el asunto presentado por IATA referido a los problemas de la fraseología normalizada en idioma inglés. El ESC estuvo de acuerdo en que, a pesar de que esta iniciativa es específica para la fraseología en español, la iniciativa debe destacar la necesidad de usar la fraseología aprobada ATC de la OACI durante las comunicaciones controlador – piloto.

4.4.6 El ESC acordó devolver el proyecto al PA-RAST para revisión, y definir el alcance del proyecto y los resultados esperados antes de la recomendación e implementación del mismo.

4.4.7 Durante la Reunión PA-RAST/11, ALTA presentó un proyecto de plan de implementación revisado, que fue apoyado por la Reunión y enviado al ESC con la recomendación de aprobar el proyecto. El ESC acordó proceder con el plan de implementación recomendado.

4.4.8 ALTA presentó a la Reunión el plan de implementación propuesto con el fin de generar conciencia sobre la importancia de adherirse a la fraseología normalizada en español establecida en el Doc 4444. Adicionalmente, proporcionó una idea general de la iniciativa y de los esfuerzos planificados, lo que incluye la preparación de un curso de instrucción que estaría disponible para pilotos, controladores de tránsito aéreo, personal de aeropuertos y autoridades. La meta es la de tener la posibilidad de poner a la disposición de los centros de instrucción que dicten los cursos iniciales de instrucción para el personal de aviación que requiere usar la fraseología normalizada establecida en el Doc 4444.

#### **4.5 Programa para la Reducción de Choque con Aves**

4.5.1 IATA informó a la Reunión sobre el estado actual del programa de Reducción de Riesgo de Choque con Aves, en el cual FAA, USDA, IATA y ALTA han estado trabajando en los aeropuertos de Latinoamérica y Caribe.

4.5.2 28 Aerolíneas han proporcionado a IATA/ALTA sus datos históricos sobre peligro aviario con el fin de producir un enfoque orientado a datos para el programa y crear conciencia del problema en la región.

4.5.3 ALTA/IATA se han asociado con la FAA y USDA para usar su experiencia en la región a través de un programa piloto que durará un año. Los aeropuertos de Panamá y Guayaquil fueron seleccionados para el programa piloto, y la segunda visita de cuatro se llevó a cabo en octubre de 2012. Con base en los resultados del programa piloto, el modelo será exportado a otros aeropuertos de la región aplicando las lecciones aprendidas y las mejores prácticas alcanzadas.

4.5.4 IATA informó a la Reunión que se creó un Sub-comité de Choque con Aves para impulsar el programa, encabezado por IATA y ALTA, con la participación de representantes de FAA, USDA, Boeing, Airbus, IFALPA, ACI-LAC, TAM, COPA, AviancaTaca y LAN.

4.5.5 El sub-comité decidió nombrar al programa WIN-CAP: Wildlife Incident Neutralization Cooperative Action Plan. La idea es que a futuro se desarrollen más iniciativas de cooperación de organizaciones bajo el acrónimo “CAP,” y esta iniciativa particular de choque con aves se llamó “WIN” por sus siglas en inglés de “Wildlife Incident Neutralization”.

4.5.6 Como resultado de la última reunión del sub-comité, se llevarán a cabo las siguientes acciones a fin de seguir impulsando el proyecto:

- IATA y ALTA realizarán una encuesta para identificar qué aeropuertos tienen como regulación obligatoria reportar choque con ave como lo ha implementado Colombia.
- IATA y USDA explorarán la posibilidad de contratar a un biólogo a tiempo completo para realizar las evaluaciones de los aeropuertos durante la nueva fase del programa.
- Copa Airlines, FAA y USDA explorarán la posibilidad de un acuerdo con el Instituto Smithsonian de Washington, D.C., y con un instituto local en Panamá para poder completar el análisis de choques con aves en la región.

4.5.7 La FAA y USDA también participarán en la próxima reunión anual CARSAMPAF en Jamaica y presentarán los avances de WIN-CAP.

4.5.8 La Reunión tomó nota de los resultados de este programa, apoyó su continuidad y solicitó que se presente un informe de seguimiento del progreso del mismo en la próxima reunión de RASG-PA.

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:           Otras actividades del RASG-PA**

**5.1     Análisis costo-beneficio de la tecnología instalada a bordo para  
mitigar las excursiones de pista (RE)**

5.1.1        Bajo esta cuestión del orden del día, Willis, Aerospace Insurance Broker, London, realizó una presentación sobre la perspectiva de los aseguradores con respecto a los costos de las primas para la industria del transporte aéreo. Se tomó nota de las ventajas económicas potenciales que se podrían lograr con la implementación de tecnología a bordo para mitigar las salidas de pista.

5.1.2        A continuación la Reunión revisó los resultados de un análisis de costo-beneficio, preparado por la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, con el apoyo de un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) de la OACI y también con el apoyo del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional para Latinoamérica (SRVSOP).

5.1.3        La Reunión tomó nota sobre los dos objetivos que perseguía este proyecto:

- desarrollar competencias sobre cómo hacer un estudio costo-beneficio en la región
- desarrollar un caso de negocios para la tecnología citada

5.1.4        Para cumplir con estos objetivos se contrató los servicios de un especialista en instrucción gerencial que impartió el curso, y ofreció varias sesiones de enseñanza al grupo que desarrolló el estudio, que estuvo conformado por el comité técnico del SRVSOP; especialistas de los siguientes tres Estados Brasil, Chile y Colombia, y especialistas de las aerolíneas LAN y TAM.

5.1.5        El resultado del estudio basado en una serie de supuestos empíricos, respaldó un resultado económico positivo en relación con la implementación de tecnología a bordo que reduciría las excursiones de pista.

5.1.6        La Reunión debatió ampliamente las acciones futuras que podrían considerarse, descartando como una opción la implementación de un requerimiento normativo. Sin embargo, se convino que la industria debería realizar sus propios estudios para considerar equipar sus aeronaves con tecnología de a bordo que ayude a mitigar las RE e informar a RASG-PA sobre el resultado en la próxima reunión del RASG-PA. Se adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN RASG-PA/5/2           ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DE TECNOLOGÍA A  
BORDO PARA MITIGAR LAS EXCURSIONES DE PISTA  
(RE)**

Que ALTA coordine con sus líneas aéreas miembros considerar los resultados preliminares del análisis costo-beneficio de la tecnología a bordo para mitigar las excursiones de pista (RE), de manera que proporcionen retroalimentación en la próxima reunión de RASG-PA.

## **5.2 Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST)**

5.2.1 Bajo este punto de la agenda, la Secretaría presentó la NE/11, a través de la cual se proporcionó información actualizada relacionada a la implementación de los Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST) en toda la Región Panamericana.

5.2.2 Se informó a la Reunión sobre el Programa de Seguridad Operacional en Pista de la OACI que consiste en una sociedad con las partes interesadas para minimizar los riesgos de las incursiones en la pista (RI), excursiones de la pista (RE) y otros eventos relacionados con la seguridad operacional en pista, estableciendo, promoviendo y mejorando RST multidisciplinarios en los aeropuertos individualmente.

5.2.3 La Reunión reconoció que durante los años 2011 y 2012 los siguientes RST habían sido implementados en la Región Panamericana: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MMMX), México; Aeropuerto Internacional de Quito (SEQU), Ecuador; Aeropuerto Internacional de Lima (SPIM), Perú; y Aeropuerto Internacional de Montego Bay (MKJS), Jamaica.

5.2.4 Se instó a la Reunión a continuar con la implementación de los RSTs locales a lo largo de la Región, considerando que las RE muestra una tendencia en aumento según se identificó en la Tercera Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA. IATA comentó que los RST deben seguir la misma estructura de RASG-PA, en la cual los Estados y la industria comparten el liderazgo, el trabajo y las responsabilidades.

5.2.5 La Reunión acordó que deben utilizarse diferentes métodos de acuerdo a las necesidades particulares de cada aeropuerto para promover y apoyar la implementación de los RSTs, tal como seminarios locales de seguridad operacional en pista, talleres, misiones, etc.

5.2.6 Se invitó a la Reunión a participar en el próximo Seminario Regional de Seguimiento a la Seguridad Operacional de Pista para las Regiones NAM/CAR, a ser realizado en un Estado/Territorio miembro de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) bajo los auspicios de la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA) durante el primer trimestre de 2013.

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:**

**Plan de Actividades del RASG-PA para el 2013**

**6.1 Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación  
2013**

6.1.1 ALTA presentó a la Reunión los resultados de la asistencia y la encuesta de la Tercera Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación 2012. La asistencia global de la Cumbre de este año fue de 222 participantes, incluyendo Estados, partes interesadas de la aviación y otras organizaciones de seguridad operacional. Los resultados de la encuesta sobre la Cumbre reflejaron un alto nivel de satisfacción con el resultado del evento. El 95% de los participantes indicaron que asistirían a la Cumbre en el año 2013, la cual se llevará a cabo en San José, Costa Rica, en el mes de junio de 2013.

6.1.2 Durante la Reunión ESC/14 llevada a cabo en Seattle, Estados Unidos, el ESC estuvo de acuerdo en que los objetivos de la Cumbre habían sido alcanzados, y que el resultado había sido exitoso. Por lo tanto, el ESC unánimemente apoyó continuar la colaboración conjunta RASG-PA de la OACI y ALTA auspiciando la Cuarta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional en 2013.

6.1.3 Adicionalmente, el ESC también acordó que para beneficiarse de la participación y la agenda de la Cumbre, sería ventajoso celebrar en conjunto la Reunión RASG-PA/06 y la Cuarta Cumbre de Seguridad Operacional de la Aviación 2013. Esta decisión se tomó de manera unánime por parte del ESC como parte de los objetivos de RASG-PA para armonizar los esfuerzos en temas de seguridad operacional en la Región Panamericana. El celebrar ambos eventos durante la misma semana y en el mismo lugar, ayudaría a las organizaciones a reducir los recursos necesarios para asistir, y al mismo tiempo aprovechar estos dos importantes eventos.

**DECISIÓN RASG-PA 5/3**

**CUARTA CUMBRE PANAMERICANA DE SEGURIDAD  
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN A SER REALIZADA  
CONJUNTAMENTE CON LA REUNIÓN PLENARIA  
ANUAL RASG-PA/06 EN SAN JOSÉ, COSTA RICA,  
JUNIO DE 2013**

RASG-PA y ALTA auspiciarán la Cuarta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación que será realizada conjuntamente con la Reunión Plenaria Anual RASG-PA/06 en San José, Costa Rica, en junio de 2013.

**6.2 Programa de Trabajo para el 2013**

6.2.1 La Secretaría presentó a la Reunión el programa de trabajo RASG-PA 2013 para aprobación (**Apéndice** a esta parte del informe).

6.2.2 Durante la Reunión ESC/15 se decidió que para implementar efectivamente y lograr las iniciativas del RASG-PA y las actividades de seguridad operacional, se debería revisar el programa de trabajo del RASG-PA para el 2013, originalmente publicado en la NE/13 Rev.

6.2.3 La Reunión acordó que el nuevo programa mejoraría los esfuerzos del grupo y mejoraría la eficiencia en general del RASG-PA.

6.2.4 La Secretaría recordó a la Reunión que todos los Estados y partes interesadas de la aviación deberían participar y proporcionar recursos y apoyo en especie para promover y lograr las iniciativas del programa de trabajo de RASG-PA para el 2013. Por lo tanto, se formuló lo siguiente decisión:

**DECISIÓN RASG-PA 5/4**

**PROGRAMA DE TRABAJO RASG-PA 2013**

El programa de trabajo RASG-PA 2013 fue aprobado por la plenaria de RASG-PA como se presenta en el Apéndice a esta parte del informe.

**APÉNDICE  
PROGRAMA PROPUESTO DE TRABAJO – 2013**

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHAS</b>	<b>LUGAR</b>	<b>PARTICIPANTES</b>
Teleconferencias del Comité Directivo Ejecutivo RASG-PA (ESC)	Bi-Mensual	No aplica	ESC
Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)	Por determinar las reuniones	Por determinar	Miembros ASTT
Pan América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – (PA-RAST/12)	19 al 21 de febrero	Ciudad de México, México	PA-RAST
Comité Directivo Ejecutivo RASG-PA (ESC/16)	12 al 13 de marzo	Lima, Perú	ESC
Pan América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación(PA-RAST/13)	21 al 23 de mayo	Miami, Estados Unidos	PA-RAST
Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)	Junio/Julio	Lima, Perú	ASRT
Comité Directivo Ejecutivo RASG-PA (ESC/17)	24 de junio	San José, Costa Rica	ESC
Cuarta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación	25 al 26 de junio	San José, Costa Rica	Miembros del RASG-PA y Comunidad de la Aviación
Sexta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/6)	27-28 junio	San José, Costa Rica	Miembros del RASG-PA
Pan América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación(PA-RAST/14)	23 al 27 de septiembre	Rio de Janeiro, Brasil	PA-RAST
Comité Directivo Ejecutivo RASG-PA (ESC/18)	15 al 16 de octubre	Rio de Janeiro, Brasil	ESC

**TALLERES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN RASG-PA  
PROGRAMA TENTATIVO 2013**

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHAS</b>	<b>LUGAR</b>	<b>PARTICIPANTES</b>
Taller I de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA	Por determinar	Por determinar	Miembros del RASG-PA y partes interesadas de la aviación
Taller II de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA	Por determinar	Por determinar	Miembros del RASG-PA y partes interesadas de la aviación
Taller III de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA	Por determinar	Por determinar	Miembros del RASG-PA y partes interesadas de la aviación

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHAS</b>	<b>LUGAR</b>	<b>PARTICIPANTES</b>
Taller IV de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA	Por determinar	Por determinar	Miembros del RASG-PA y partes interesadas de la aviación
Taller V de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA	Por determinar	Por determinar	Miembros del RASG-PA y partes interesadas de la aviación

**PROYECTO RASG-PA GSI/3 – SEMINARIOS SOBRE LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL 2013**

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>FECHAS</b>	<b>LUGAR</b>	<b>PARTICIPANTES</b>
Seminario del Proyecto GSI/3 del RASG-PA	Por determinar	Región SAM (Lima, Perú)	AAC de los Estados
Seminario del Proyecto GSI/3 del RASG-PA	Por determinar	Región CAR (Ciudad de México, México)	AAC de los Estados

**Cuestión 7 del  
Orden del Día: Otros Asuntos**

**7.1 Anfitrión y fechas de la siguiente reunión**

7.1.1 La Secretaría recordó a la Reunión que desde su establecimiento, el RASG-PA ha celebrado cinco reuniones anuales. Las reuniones anuales se han celebrado en los siguientes lugares: Puntarenas, Costa Rica, 2008 – DGAC de Costa Rica; Bogotá, Colombia, 2009 – DGAC de Colombia; Punta Cana, República Dominicana, 2010 – DGAC de República Dominicana; Miami, Estados Unidos, 2011 – Airbus; y Santiago, Chile, 2012, DGAC de Chile.

7.1.2 Las Reuniones han hecho posible el avance del trabajo del RASG-PA mediante la aprobación e intercambio de iniciativas que mejoran la seguridad operacional, y se pueden realizar debido a la generosidad de los Estados u Organizaciones anfitriones al proporcionar las instalaciones del evento necesarias y la logística requerida para tan diverso grupo de participantes.

7.1.3 La Secretaría recordó a la Reunión que eliminar la duplicación de los esfuerzos para la seguridad operacional es una de las metas estratégicas clave del RASG-PA. Para 2013, el RASG-PA/ESC determinó que se ganaría un beneficio de ahorro a nivel de costos y recursos al combinar tanto la Cumbre Anual Panamericana de Seguridad Operacional y la Reunión plenaria anual 2013 de RASG-PA durante la misma semana.

7.1.4 Para lograr esta meta, la DGAC de Costa Rica ha aceptado ser anfitrión de los eventos combinados en San José, Costa Rica, durante la semana que empieza el 24 de junio de 2013. Por lo tanto, la Reunión formuló la siguiente Decisión:

**DECISION RASG-PA 5/5**

**PROGRAMACIÓN DE LA REUNIÓN PLENARIA ANUAL  
RASG-PA/6 A CELEBRARSE CONJUNTAMENTE CON  
LA CUARTA CUMBRE PANAMERICANA DE  
SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

Los miembros de RASG-PA aprobaron realizar tanto la Cuarta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y la Sexta Reunión Plenaria Anual RASG-PA en San José, Costa Rica, durante la semana del 24 de junio de 2013.

7.1.5 Para lograr cambiar el mes en el cual se realizará la Reunión RASG-PA plenaria anual, fue necesario enmendar el Manual de Procedimientos de RASG-PA.

7.1.6 La Secretaría propuso la siguiente enmienda al Manual de Procedimientos del RASG-PA:

**V. REUNIONES**

La reunión anual RASG-PA se celebrará ~~ya sea en octubre o en noviembre de cada año~~ en un lugar y fechas a decidirse como se decida en el ESC. La Secretaría notificará a todos los miembros la fecha y lugar al menos 60 días antes de la reunión anual. Los lugares de la reunión se alternarán entre las Regiones NAM, CAR y SAM. Las Reuniones especiales de este grupo pueden ser convocadas por la Secretaría cuando se considere conveniente para el mejor interés del grupo.

7.1.7 Por lo tanto, la Reunión formuló la siguiente decisión:

**RASG-PA DECISION 5/6**

**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL RASG-PA**

RASG-PA aprueba la enmienda al Manual de Procedimientos del RASG-PA para celebrar en la nueva fecha propuesta la Reunión Anual Plenaria RASG-PA 2013 y proporcionar flexibilidad para la programación de reuniones futuras.

**7.2 Revisión del proceso para proporcionar el informe provisional de la reunión**

7.2.1 La Secretaría de RASG-PA propuso un nuevo método para proporcionar informes provisionales de RASG-PA a la plenaria al finalizar las reuniones anuales del RASG-PA.

7.2.2 Con el objeto de utilizar eficientemente los recursos proporcionados por el Estado anfitrión y para maximizar el tiempo disponible para discutir y participar en las iniciativas y actividades del RASG-PA, la Secretaría propuso eliminar la presentación del informe provisional a la plenaria en el último medio día de la reunión.

7.2.3 El nuevo proceso incluiría enviar el informe provisional a los participantes a más tardar en los tres días hábiles siguientes al cierre de la reunión. Los participantes tendrían entonces 10 días para proporcionar sus comentarios sobre el informe provisional a la Secretaría.

7.2.4 La Reunión acordó que este nuevo proceso sería una manera más eficiente y productiva de utilizar el tiempo disponible durante las Reuniones plenarias anuales del RASG-PA. Por lo tanto, formuló la siguiente Decisión:

**DECISION RASG-PA 5 /7**

**LOS INFORMES PROVISIONALES SE PROPORCIONARÁN A LOS PARTICIPANTES DE LA REUNIÓN ANUAL DEL RASG-PA DENTRO DE LOS 3 DÍAS HÁBILES SIGUIENTES A LA FINALIZACIÓN DE LA REUNIÓN ANUAL DEL RASG-PA**

La Secretaria del RASG-PA proporcionará un informe provisional a los participantes dentro de los 3 días hábiles siguientes de la Reunión RASG-PA anual plenaria solicitando que todos los comentarios se envíen a la Secretaría a más tardar 10 días después de la recepción del informe provisional.