



RSA-2

AVISO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE RASG-PA-2

Diciembre 2013

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

Finalización de Planes Detallados de Implantación (DIPs) del RASG-PA

1. Introducción

1.1 La misión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica es mejorar la seguridad operacional de la aviación y la eficiencia en la Región Panamericana (Regiones de América del Norte, América Central, el Caribe (NAM/CAR) y Sudamérica (SAM), mediante la aplicación de los principios del Plan Global de la OACI para la Seguridad de la Aviación (GASP), a través de un enfoque de colaboración asociado con todas las partes interesadas de la aviación bajo el liderazgo de la OACI.

1.2 RASG-PA se ha convertido en el punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional para reducir los riesgos de seguridad de la aviación en la Región Panamericana y promover la implementación de los resultados de las iniciativas de mejoras en la seguridad operacional por parte de todas las partes interesadas, incluyendo a la OACI, Estados/Territorios, Organizaciones Internacionales y la industria.

2. Iniciativas para mejorar la Seguridad Operacional de RASG-PA (SEI)

2.1 RASG-PA ha realizado un análisis de las tres áreas principales de riesgo de seguridad basándose en los análisis regionales Panamericanos. Como resultado, se desarrollaron diversas Iniciativas para Mejorar la Seguridad Operacional (SEIs) para reducir la tasa de accidentes mortales en las tres áreas principales de riesgo: Excursiones de Pista (REs), Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) y Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I).

2.2 Para implementar los SEI, RASG-PA desarrolló Planes Detallados de Implantación (DIPs), liderados por los Estados/organizaciones miembros que se han ofrecido para la iniciativa específica en función de su área de especialización.

2.3 El avance de los DIPs asociados es:

- 9 DIPs desarrollados
- 2 en curso
- 7 finalizados

2.4 El progreso de los resultados asociados a los DIPs son:

- 27 resultados desarrollados
- 3 en curso
- 24 finalizados

2.5 Cada uno de los SEI tienen resultados que se basan en varios grupos para su acción.

3. Planes Detallados de Implantación (DIPs) del RASG-PA

3.1 Se han finalizado los siguientes DIPs de RASG-PA:

DIP	Descripción	Líder	Resultado	Comentarios
3.1.1 DIP de Excursiones de Pista (RE)				
RE/04	Promover la observancia por parte de los pilotos de los Procedimientos Operacionales Normalizados (SOPs) para procedimientos de aproximación incluyendo el procedimiento de toma de decisión de maniobras de motor y al aire	ALTA	1. Distribución 2. Instrucción	Garantiza que los explotadores establezcan Procedimientos Operacionales Normalizados (SOP) para la tripulación de vuelo que se ajusten a la operación en particular del explotador, establecer la instrucción SOP y fomentar a los explotadores el uso de los SOPs.

DIP	Descripción	Líder	Resultado	Comentarios
RE/11	Elaborar Material de Orientación y programas de instrucción para crear planes de acción para los Equipos de Seguridad Operacional de Pista	DGAC México	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recabar y publicar el material disponible en el sitio web de RASG-PA, el cual puede ser utilizado para la mitigación de peligros relacionados con la seguridad operacional de la pista. 2. Elaboración del listado de verificación electrónico. 3. Desarrollar un plan de implementación 	<p>La OACI publicó el borrador del Manual del Grupo de Seguridad de Pista en abril de 2013</p> <p>La Sede de la OACI, en coordinación con las Oficinas Regionales, NACC y SAM y con auspicio y apoyo de ACI-LAC, IFALPA, IFATCA, ECCAA, FAA, y otras organizaciones proporcionó Seminarios Regionales de Seguridad Operacional de Pista en Miami, Estados Unidos; Quito, Ecuador y St. John's, Antigua y Barbuda.</p>
3.1.2 DIP de la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I)				
LOC-I/06	Instrucción de LOC – Factores humanos y de automatización	PA-RAST	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar y evaluar el Aviso de Seguridad creado por COSCAP de la OACI en Asia. 2. La OACI distribuirá una copia de la circular de aviso genérica elaborada a cada Estado de la Región. 3. Cada Estado en la Región utilizará el Aviso genérico como plantilla, para elaborar una Circular de Aviso del Estado sobre aspectos del modo de conciencia y gestión del estado de la energía relacionados con la automatización del puesto de pilotaje. 4. Los explotadores proporcionan a sus pilotos una guía de aspectos del modo de conciencia y gestión del estado de la energía relacionados con la automatización del puesto de pilotaje 	Está diseñado para reducir accidentes por Pérdida de Control (LOC) fomentando a las líneas aéreas a que adopten normas y procedimientos en consenso, relacionadas con los aspectos del modo de conciencia y gestión del estado de la energía relacionados con el puesto de pilotaje.

DIP	Descripción	Líder	Resultado	Comentarios
LOC-I/07	Instrucción de LOC – Maniobras avanzadas	ALTA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Listado de material de instrucción disponible de reguladores, industria, explotadores, academia y otras fuentes. 2. Instrucción de Maniobras Avanzadas proporcionada a todos los explotadores. 3. Instrucción Avanzada de Maniobras proporcionada por todos los explotadores. Se espera que esta instrucción se lleve a cabo durante la instrucción inicial y como parte del programa de instrucción periódica, por medio de la instrucción en tierra y en simulador, dentro del envolvente de vuelo certificado con énfasis en la técnica de reconocimiento, prevención y recuperación. 	La instrucción de maniobras avanzadas (AMT) se refiere a la instrucción para prevenir y recuperarse de vuelos en condiciones de peligro fuera del envolvente de vuelo normal, como actitudes inusuales de vuelo, pérdidas, proximidad de terreno y maniobras de escape de cizalladuras del viento, y las condiciones inapropiadas de la gestión del estado de la energía.
LOC-I/09	Instrucción de LOC – Políticas de pilotos monitoreando y procedimientos para el explotador y el programa de instrucción para tripulaciones	IFALPA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lista de materiales de instrucción disponible de la industria, explotadores y otras fuentes. 2. Aumentar la conciencia sobre la disposición y necesidad de la Instrucción de Pilotos Monitoreando. 3. Material de Instrucción para Pilotos Monitoreando proporcionado a todos los explotadores. 4. La Instrucción de Pilotos Monitoreando proporcionada por los explotadores a todos sus pilotos. 	Reduce los accidentes por LOC-I a través del mejoramiento de la conciencia situacional del piloto.

DIP	Descripción	Líder	Resultado	Comentarios
3.1.3 DIP de Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT)				
CFIT/02	Instrucción específica ALAR/CFIT para Pilotos	IATA	<p>1. La Autoridad de Aviación Civil lleva a cabo una revisión de todos los explotadores para determinar cuáles explotadores tienen la instrucción y procedimientos de prevención de CFIT en su manual de instrucción aprobado.</p> <p>2. Si un explotador no tiene la instrucción de CFIT, se le alentará a incorporar la instrucción CFIT en el programa de instrucción de línea aérea.</p>	<p>Se alienta a las aerolíneas a implementar temarios que instruyan y evalúen a las tripulaciones de vuelo sobre las aproximaciones estabilizadas, altitudes inusuales, y recuperación de actitudes inusuales.</p> <p>Los temas específicos relacionados con aproximaciones estabilizadas deben incluir: gestión de los recursos de las tripulaciones, criterio de motor y al aire, aproximaciones con fallas en el sistema, condiciones inusuales, énfasis en la aptitud básica de vuelo, revisión de procedimientos antes de la de aproximación, y procedimientos de aproximación y aproximación frustrada.</p>

DIP	Descripción	Líder	Resultado	Comentarios
CFIT/04	CRM/ Conciencia Situacional para pilotos y controladores de tránsito aéreo	IFALPA e IFATCA	<p>1. Incorporar y/o actualizar los programas de instrucción del CRM/Conciencia Situacional, para todos los miembros de tripulaciones de vuelo de explotadores del transporte aéreo, enfatizando la posición de la aeronave con relación al terreno y revisando incidentes pasados.</p> <p>2. Incorporar programas de CRM/Conciencia Situacional para todos los controladores de tránsito aéreo y Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), enfatizando la posición de la aeronave con relación a la altitud mínima permitida.</p>	Reduce los accidentes CFIT al mejorar la conciencia situacional del piloto y del controlador de tránsito aéreo, y añade la instrucción de prevención CFIT y procedimientos al currículo de instrucción de líneas aéreas, enfatizando la conciencia situacional del piloto y procedimientos de escape, para que sean utilizados por las tripulaciones de vuelo en caso de una indicación de advertencia de terreno.

4. Resumen

4.1 Los datos reactivos analizados por RASG-PA para la Región Panamericana continúan identificando la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I); las Excursiones de Pista (RE), y el Impacto Contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) como las principales categorías de accidentes mortales durante el período 2001 – 2012.

4.2 De acuerdo con el mandato, RASG-PA ha desarrollado las Iniciativas de Mejoras de Seguridad Operacional para la Región Panamericana. Actualmente, RASG-PA ha completado 7 de 9 DIPs y 24 de 27 resultados asociados.

4.3 RASG-PA se encuentra en el proceso de finalizar los DIPs que se encuentran pendientes y de desarrollar nuevos DIP para RE, CFIT, LOC-I, y las Colisiones en el Aire (MAC).

4.4 RASG-PA está cumpliendo con el objetivo de mejorar la seguridad en la Región Panamericana, reduciendo la duplicación de esfuerzos, recursos humanos y los gastos de los recursos financieros.

4.5 RASG-PA alienta a todas las partes interesadas de la aviación a implementar iniciativas de mejoras de la seguridad antes mencionadas y desarrolladas por RASG-PA.

4.6 Para obtener información adicional, visite: www.rasg-pa.org/ y/o contacte: info@rasg-pa.org