



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Cualquier otro asunto**

**ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL –
PANAMERICANO (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El Comité Ejecutivo Interino, durante su reunión celebrada en la Ciudad de México, México del 4 al 5 de agosto de 2008, revisó los resultados del Taller GASR celebrado en Bogotá, Colombia del 19 al 23 de mayo de 2008, y acordó el trabajo futuro para la implantación exitosa de las Iniciativas Mundiales de Seguridad Operacional (GSI) – GSI/2; GSI/3; GSI/5; GSI/12.del GASR.

| | |
|------------------------------|---|
| Objetivo Estratégico: | Esta nota informativa está relacionada con el Objetivo Estratégico A. |
|------------------------------|---|

1. Introducción

1.1 El RASG-PA se creó bajo la GSI/5 – Coordinación Consecuente de los Programas Regionales. La información de los antecedentes y el borrador de los términos de referencia fueron distribuidos a los participantes del Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al Nivel Mundial (GASR) en Bogotá y posteriormente enviados a todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para su información

1.2 En la Reunión del Comité Ejecutivo Interino del RASG-PA llevada a cabo en la Oficina Regional de México participaron representantes de Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, ACI, IATA, IFALPA, ISSG, el DD/ANB de la Sede de la OACI, el Director Regional SAM de la OACI y la Directora Regional NACC de la OACI, como Secretaría. En esta Reunión se revisaron los términos de referencia, la membresía, la estructura y el programa de trabajo del RASG-PA los que fueron enviados a los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM para su validación (**Apéndice A** de esta nota informativa).

1.3 También en esa reunión, se revisaron los resultados del Taller GASR celebrado en Bogotá, Colombia, y se acordó trabajar en planes de acción para cada GSI analizado mediante 3 proyectos, que están orientados en el GSI/3 – Notificación Eficiente de Errores e Incidentes; y GSI/12 – Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional. A pesar que el GSI/2 sobre Vigilancia Consecuente de la Reglamentación de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a Escala Mundial, no fue analizado, también se decidió desarrollar un proyecto piloto asociado al uso de la tecnología para realizar vigilancia de la seguridad operacional.

1.4 Producto del proyecto asociado al GSI/3 se preparó y se circuló un cuestionario que fue enviado a los Estados/Territorios solicitando información sobre el estado actual de la legislación, reglamentación y programas de seguridad relacionados con las medidas para promover el flujo efectivo de información sobre peligros a la aviación, la cual será usada para identificar brechas en la legislación y normas y promover el establecimiento de un sistema de notificación abierto.

1.5 También como parte de este proyecto se solicitó a los Estados nominar expertos jurídicos para consideración de la OACI, con el objetivo de seleccionar al mejor profesional que pueda realizar un estudio sobre la legislación, reglamentación de la aviación y programas de seguridad operacional usando las respuestas recibidas de los Estados al cuestionario identificado en el párrafo 1.4 y desarrollar propuestas de enmienda para modificar o implantar la legislación que apoye la notificación abierta.

1.6 En referencia a la GSI/12, se propuso un proyecto sobre opciones tecnológicas para mejorar la seguridad operacional en las áreas de operación de aeronaves, gestión de tránsito aéreo y operación de aeropuertos. La información que se refiere a esta GSI se describe en la Parte II del GASR, Apéndices E, F y G.

1.7 El Comité Ejecutivo Interino del RASG-PA acordó que ACI, IATA y el Secretario del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS analicen el contenido de estos apéndices y elaboren una lista con las opciones tecnológicas que con su implantación proporcionarían los mayores beneficios para la seguridad operacional en la Región. Una vez se identifiquen las mejores opciones, se deberá realizar un estudio de costo/beneficio sobre la implementación de al menos tres opciones tecnológicas. Se espera que estos estudios sean utilizados por los proveedores de servicios para gestionar su financiamiento e incorporación.

1.8 En el marco del GSI/2, y a pesar que este GSI no fue analizado por el Taller de Bogotá, se acordó implementar un proyecto piloto de uso de la tecnología para realizar vigilancia de la seguridad operacional.

1.9 La Primera Reunión del RASG-PA se llevará a cabo en San José, Costa Rica, entre el 10 y el 14 de noviembre de 2008.

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA PROVISIONALES DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

Antecedentes

Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia

Resolvió que los citados planes [*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*] sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Reconoció la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

Reconoció que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

Instó a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

Borrador de Términos de Referencia

El RASG-PA se establece como el punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NACC), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

Esto se logrará mediante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria.

Corto plazo

Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

Largo plazo

- 1) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basado en la performance para la región panamericana, a través de:
 - a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - c) El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
 - d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

Estructura Organizacional

Membresía del RASG-PA

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

- Para la elección del Presidente y Vicepresidentes, la Región CAR será dividida en subregiones: Estados de habla inglesa y Estados de habla hispana. Por lo tanto las regiones/subregiones para la elección del Presidente y Vicepresidentes son las siguientes: (a) NAM; (b) Estados CAR de habla inglesa (CAR-E); (c) Estados CAR de habla hispana (CAR-S); (d) SAM. En total habrá cuatro representaciones regionales/subregionales incluyendo el Presidente.

Presidente (Estado de NAM/CAR-E/CAR-S/SAM)

- Después de la elección del Presidente, los Vicepresidentes serán electos de las tres regiones/subregiones que permanezcan sin representación.

Vicepresidentes (3)

Directores de las Oficinas NACC/SAM de la OACI (1 actuará como Secretario)

Sede de la OACI

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

Organizaciones Internacionales

Grupos de Seguridad Operacional de las Regiones NAM/CAR/SAM

Fabricantes

- Los Estados Contratantes de la OACI de fuera de la región, otras organizaciones representativas, o cualquier entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación podrán ser invitados a unirse como miembros u observadores del grupo, como lo decida el RASG-PA.

Comité Ejecutivo

Se establecerá un Comité Ejecutivo conformado por representantes de los Estados, Organizaciones Internacionales y la industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que las iniciativas de seguridad operacional sean cumplidas de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Ejecutivo:

- a) proponga el programa de trabajo del RASG-PA;
- b) coordine las actividades del RASG-PA y todas las iniciativas del GASP/GASR relacionadas con la seguridad operacional y ajuste, según sea necesario, la estrategia;
- c) actúe como un órgano consultor de los miembros del RASG-PA;
- d) realice un análisis regular del entorno de la seguridad operacional para el RASGPA;
y
- e) emprenda cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NACC y SAM.

Membresía del Comité Ejecutivo del RASG-PA

Presidente del RASG-PA
 Vicepresidentes del RASG-PA (3)
 Directores de las Oficina NACC/SAM de la OACI
 Representante de la Sede de la OACI
 Representante del ISSG
 Representante de ACI
 Representante de IATA/ALTA
 Representante de IFALPA
 Representante de IFATCA

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

PROGRAMA DE TRABAJO

ESTADOS:

- 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

REGIONES

- GSI – 5 Coordinación consecuente de los programas regionales

INDUSTRIA

- GSI – 6 Notificación y análisis eficaces de errores e incidentes de la industria
- GSI – 7 Uso consecuente de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)
- GSI – 8 Cumplimiento consecuente de los requisitos de reglamentación
- GSI – 9 Adopción consecuente de las mejores prácticas de la industria
- GSI – 10 Armonización de las estrategias de seguridad operacional de la industria
- GSI – 11 Número suficiente de personal cualificado
- GSI – 12 Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional