

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL

Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Punta Cana, República Dominicana, del 25 al 26 de octubre de 2010)

Asunto 6: Propuesta del programa de trabajo del año 2011 para su presentación a la Junta General

b) Participación del SRVSOP en las actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)

(Nota presentada por Secretaria)

Resumen

Esta nota de estudio presenta a la Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/8), los antecedentes de la creación del RASG-PA, las principales iniciativas de este grupo y una orientación sobre la participación del SRVSOP en las actividades del grupo mencionado.

1. Antecedentes

1.1 El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) se estableció en 2008 para el cumplimiento de:

- Los objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como fue aprobado por la 36ava. Sesión de la Asamblea de la OACI celebrada en 2007.
- La Resolución A36-7 - Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia.
- El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), Iniciativa mundial de seguridad operacional (GSI) 5 – *Coordinación Consecuente de los Programas Regionales*, de fecha julio de 2007.
- La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), Área de Focalización 5 – *Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales*, preparada para la OACI por el Grupo de la industria para la estrategia de la

seguridad operacional (ISSG) en 2006, y apoyada por la recomendación de la Reunión DGAC/6 que fue aprobada por el Consejo de la OACI en 2006.

1.2 El RASG-PA actúa como 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 y el Caribe (Regiones NAM/CAR) y en la Región Sudamericana (Región SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes. Las principales iniciativas de este grupo son:

A corto plazo

Desarrollar y establecer 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.

A largo plazo

- a) 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:
 - 1) El aseguramiento de que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional sean coordinadas apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - 2) La facilitación del intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - 3) 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
 - 4) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- b) Proporcionar retroalimentación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (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).

2. Análisis

2.1 El establecimiento del RASG-PA para la cooperación y armonización regional para la implementación de iniciativas y mejoras de la seguridad operacional está cumpliendo con los objetivos de la GSI/5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de

seguridad operacional. A continuación se presenta un resumen sobre las actividades del RASG-PA desde su creación:

GSI 3: Notificación eficiente de errores e incidentes:

2.2 Los esfuerzos del RASG-PA se encaminaron a desarrollar un modelo de enmienda de la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre errores en incidentes, como un elemento necesario para el efectivo funcionamiento de los Sistemas SMS y SSP. Los Estados deberán preparar un plan de implementación e informar periódicamente a la OACI sobre sus avances en esta materia.

GSI 7: Uso consecuente del SMS

2.3 El RASG-PA convino en la necesidad que se elaboren normas aeronáuticas para los proveedores de servicio que estén de acuerdo con el marco de trabajo del SMS recientemente aprobado en los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14. El plan piloto de implementación de SMS en OMA's del SRVSOP ha recibido gran visibilidad por parte del RASG-PA como parte de los esfuerzos regionales para lograr un uso consecuente del SMS.

2.4 También como parte de esta iniciativa, con fondos del RASG-PA se tradujeron al inglés los LAR 21, 38 y 43 de aeronavegabilidad; 119, 121 y 135 de operaciones y 61, 63 y 65 de Licencias al personal, como una forma de apoyar a otros Estados en los esfuerzos de armonización e incorporación de los requerimientos del SMS para lograr un uso consecuente del mismo.

GSI 12: Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional

2.5 Bajo este GSI se ha desarrollado un Informe Anual sobre Seguridad Operacional del RASG-PA donde los miembros del Grupo concuerdan sobre las principales categorías de accidentes aéreos en la región para luego definir estrategias de mitigación, tanto en capacitación como en incorporación de tecnología. Las principales categorías de accidentes en la región son: Excursiones de Pista (RE), Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I) e impacto Contral el Terreno sin Pérdida de Control (CFIT). Sobre el particular, del 20 al 22 de abril se llevó a cabo en Sao Paulo, Brasil, una conferencia sobre entrenamiento orientado a mitigar estos accidentes.

2.6 De igual forma, COCESNA/ACSA, Airbus, TACA (LACSA) y la DGAC de Costa Rica están implementando un proyecto piloto para el intercambio de datos del programa FOQA entre los explotadores y las Administraciones de Aviación Civil.

2.7 Dentro el marco de las iniciativas de la OACI para la implantación del GASP y la hoja de ruta a nivel mundial y considerando los conceptos vertidos en esta nota de estudio, se debe tomar nota que tanto el GASP como la Hoja de Ruta contienen lineamientos muy claros para fortalecer y trabajar con Organizaciones Regionales de Seguridad Operacional, tales como el SRVSOP, COCESNA/ACSA y CASSOS.

2.8 El RASG-PA está a cargo de desarrollar el informe anual de seguridad operacional de las Regiones NAM, CAR y SAM. En este informe todos los actores de la aviación presentan los principales

riesgos a la seguridad en la Región Panamericana, en este momento las principales categorías de accidentes que han sido identificadas son RE, CFIT y LOC-I.

2.9 El Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RAST-PA) analiza los factores que contribuyen a estos tipos de accidentes y define acciones de mitigación (Safety Enhancement Initiatives – SEIs) en forma de Planes de implementación detallados (Detailed Implementation Plans -DIPs).

2.10 Al momento el RAST-PA se encuentra analizando cada DIP para su ejecución.

2.11 En el **Apéndice A** se presenta la estructura del RASG-PA.

3. **Participación del SRVSOP en las actividades del RASG-PA**

3.1 Para que el RASG-PA pueda apoyar al GASP y a la hoja de ruta promulgadas por OACI, los Estados del SRVSOP deberían adoptar una posición coordinada para asistir al RASG-PA en sus iniciativas.

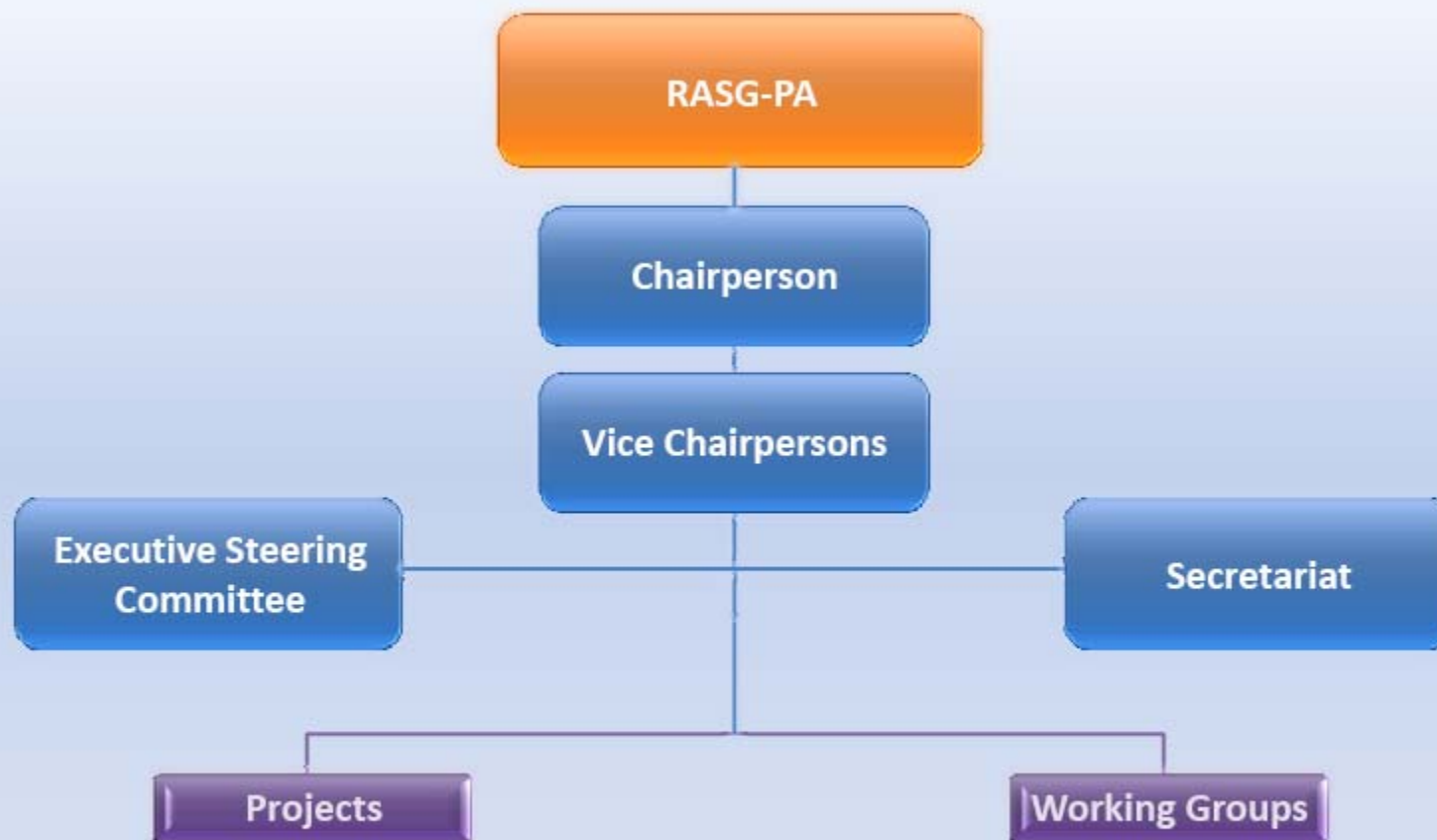
4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y en el **Apéndice A**; y
- b) comentar sobre la participación del SRVSOP en las actividades del RASG-PA y definir una estrategia de trabajo para lograr una mayor participación y fortalecimiento tanto del RASG-PA como del SRVSOP de manera de mejorar la seguridad operacional en la Región.



RASG-PA Structure





RASG-PA Organization

