



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados ATM e
integración de los existentes**

Pre-indicadores sobre posibles colisiones en vuelo

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota presenta información crítica sobre los hallazgos del RASG-PA de pre-indicadores sobre posibles colisiones en vuelo y solicita a los Estados y todos los interesados en la aviación a tomar acciones, contribuir y participar activamente en mejorar el registro regional de seguridad operacional.	
REFERENCIA	
Informe del RASG-PA/6 (Costa Rica, 27-28 junio 2013).	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional E - Protección del medio ambiente</i>

1. Introducción

1.1 El RASG-PA se estableció para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana, asegurando la armonización y coordinación de esfuerzos de seguridad operacional con miras a reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAM/CAR) y Sudamérica (SAM) y promover la implementación resultado de las iniciativas de seguridad operacional por todos los interesados.

1.2 El RASG-PA sigue un proceso de gestión de la seguridad operacional en forma colaborativa. En este sentido, la industria y los reguladores trabajan en conjunto para recolectar información regional sobre seguridad operacional de fuentes reactivas, proactivas y predictivas. Esta información es transformada en información sobre seguridad operacional, que es compartida con el público o mantenida confidencialmente.

1.3 Esta información reactiva y proactiva sobre seguridad operacional es publicada anualmente en el Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASR) del RASG-PA. La información procesada ha identificado las siguientes áreas de interés:

- a) Excursiones en Pista (RE);
- b) Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); y
- c) Pérdida de control en vuelo (LOC-I).

1.4 El Grupo se encuentra actualmente intercambiando información predictiva sobre seguridad operacional con el Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial (CAST) de los Estados Unidos y la IATA. Esta información identifica la colisión en vuelo (MAC) como otra área que la Región necesita atender.

2. **Discusión**

Pre-indicadores sobre posibles colisiones en vuelo

2.1 Se tomó nota que los sucesos en la Resolución de Asesoramiento sobre el Sistema de Anticolisión de Tránsito (TCAS-RA) habían aumentado en las Regiones CAR y SAM, los cuales podrían ser categorizados como pre-indicadores sobre posibles colisiones en vuelo. Por lo tanto, RASG-PA recomienda que se implanten acciones mitigatorias en este campo.

2.2 Se efectuó un análisis a la información en el CAST utilizando datos proporcionados por el sistema de Gestión de la Calidad en Operaciones de Vuelo (FOQA) efectuado a 29 líneas aéreas norteamericanas que incluyeron aeródromos con los siguientes criterios: por lo menos dos aerolíneas, cada una operando 360 vuelos o más; pistas con por lo menos 95% de seguridad; y flotas con tres o más aeronaves. Para este análisis, se dispuso de información de más de 9.3 millones de vuelos.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota que la información predictiva sobre seguridad operacional de las Regiones CAR y SAM muestra un aumento en los eventos relacionados con el TCAS-RA. Esto identifica las colisiones en vuelo como un área de riesgo. Se exhorta a los Estados e interesados en la aviación a tomar acción, contribuir y participar activamente en mejorar el registro de regional de seguridad operacional de una manera colaborativa.

3.2 El SAM/IG debería alinear sus prioridades sobre mejoras operacionales para mitigar el riesgo de MAC en las áreas identificadas por RASG-PA y proporcionarle retro-alimentación sobre estas acciones.