



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global, intra e interregional

2.4 Asuntos de coordinación con el RASG-PA

ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio tiene por objeto informar sobre las actividades realizadas por el RASG PA durante el 2016, así como la implementación de los procedimientos para coordinación entre el RASG PA y el GREPECAS	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">Informe de la Tercera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/3), Ciudad de México, México, 21 - 23 de julio de 2015Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (RASG-PA/25), Long Beach, Estados Unidos, 10 - 12 de diciembre 2015Vigésimo Sexta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (RASG PA/26), Lima, Perú, 24 y 25 de mayo de 2016	
Objetivo(s) Estratégico(s)	<i>Esta nota de estudio está relacionada con el siguiente(s) Objetivo(s) Estratégico(s)</i> <ul style="list-style-type: none"><i>Seguridad Operacional</i>

1. Introducción

1.1 La Segunda Reunión de Coordinación Global de Grupos Regionales de planificación y ejecución (PIRG) y Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la aviación (RASG), llevada a cabo en Montreal, Canadá el 5 de febrero de 2015, planteó entre las acciones sugeridas, la coordinación efectiva entre los PIRGS y los RASGs, para lo cual se consideró que cada Región establezca un mecanismo de coordinación PIRG-RASG e inclusión del mismo en los manuales de procedimientos PIRG-RASG, además de otras acciones sugeridas las cuales se listan en el **Apéndice A**.

1.2 En ese sentido, la Tercera Reunión del Comité de Revisión de Programa y Proyectos (CRPP/3) adoptó la **CONCLUSIÓN 3/1 - SEGUIMIENTO A LAS ACCIONES DE COORDINACIÓN GLOBAL DE PIRG Y RASG**, la cual establece que con el fin de dar

cumplimiento a la implantación de las acciones sugeridas en la Segunda Reunión de Coordinación Global PIRG y RASG, los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM y las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI implementen las acciones sugeridas correspondientes y den seguimiento a las acciones a implantar por parte de la OACI de acuerdo a la tabla indicada en el Apéndice A de esta nota de estudio.

1.3 Asimismo durante la CRPP/3 se resaltó que:

- Los PIRG y RASG deberán coordinar y apoyarse mutuamente para alcanzar los objetivos acordados de las prioridades regionales establecidas y los planes de implementación avalados por el grupo respectivo; y
- Coordinación constante entre las Secretarías PIRG y RASG para evitar duplicaciones y vacíos así como asegurar la alineación y armonización de prioridades, planes y acciones.

1.4 La Secretaría presentará un informe sobre las actividades de coordinación regional del grupo en cada reunión plenaria regional y sus principales sub-grupos, según corresponda.

2. **Discusión**

2.1 Considerando lo indicado en el punto 1.1 sobre la necesidad de implementar un **procedimiento de coordinación** entre RASG-PA y GREPECAS, el RASG-PA revisó su Manual de procedimientos, el cual incluye el procedimiento de coordinación con el GREPECAS. Este manual fue discutido por la Vigésimo Quinta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA ESC/25), llevada a cabo en Long Beach, Estados Unidos, del 10 al 11 de diciembre de 2015. Este manual, que todavía está en borrador y necesita ser aprobado, se presenta como **Apéndice B**.

2.2 En el procedimiento desarrollado se indica que el GREPECAS reportará al RASG-PA a través de una nota de estudio sobre la información estadística de los procesos y proyectos que tengan información de seguridad operacional. Asimismo, se indica que tanto la Secretaría del RASG PA como la del GREPECAS, serán las encargadas de coordinar entre ambos grupos para evitar la duplicación de esfuerzos.

2.3 En relación a las actividades desarrolladas por el RASG-PA, como se sabe la misión del RASG-PA es reducir el riesgo de mortalidad en la aviación comercial, garantizando el establecimiento de prioridades, así como la coordinación y la implementación de iniciativas de mejora de la seguridad operacional basadas en datos en la Región Panamericana, a través de la participación activa de todas las partes interesadas de la aviación civil.

2.4 La Directiva del RASG-PA, denominada Comité Directivo Ejecutivo (ESC), está compuesta por dos co-Presidentes que representan a los Estados/Territorios (Curazao) y Organizaciones Internacionales/Industria (Boeing), respectivamente; cuatro representantes como co-Presidentes representan a los Estados (Brasil, Chile, Costa Rica, y Estados Unidos). La OACI está representada por la Secretaría de las Oficinas Regionales de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM). La reunión plenaria del RASG-PA se celebra cada 3 años, siendo la última realizada en Panamá del 20 al 23 de junio de 2016.

2.5 Con el fin de llevar a cabo sus actividades, el RASG-PA ha establecido los siguientes equipos de trabajo:

- a) Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT), el cual emite un informe una vez al año; el último lo puede encontrar en la siguiente dirección web: <http://www.icao.int/RASGPA/Pages/asrt.aspx>.
- b) Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (PA-RAST), que dentro de sus funciones principales se encuentran:
 - ✓ Analizar las fuentes de datos disponibles (reactivas, proactivas y predictivas) con miras a la gestión de la seguridad operacional basada en datos.
 - ✓ Recomendar objetivos, prioridades e indicadores y la fijación de metas mensurables para solucionar las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en las Regiones CAR y SAM, garantizando la coherencia de las acciones y la coordinación de los esfuerzos.
 - ✓ Recomendar al Comité Directivo del RASG-PA el establecimiento de proyectos alcanzables, con base en medidas de mitigación priorizadas, con resultados entregables bien definidos (incluyendo métricas para evaluar la efectividad de las acciones de mitigación propuestas) y con claros cronogramas, para una acción ulterior.

2.6 La Quinta Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) del RASG-PA muestra que las principales categorías de riesgo en la Región Panamericana continúan siendo: Excursiones de pista (RE), impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y pérdida de control de vuelo (LOC-I). Recientemente, se agregó colisión en el aire (MAC) a la lista de las cuatro áreas de riesgo en la Región.

2.7 Para cada una de estas áreas se ha formado los Equipos para mejorar la Seguridad Operacional (SET), que son grupos de trabajo formados por especialistas de la industria y los Estados quienes desarrollan los Planes de Implantación Detallados (DIP), que son acciones orientadas a mitigar los riesgos y mejorar la seguridad operacional.

2.8 Actualmente se tiene para el área de CFIT dos DIP desarrollados, para LOC I tres DIP y para RE cuatro DIPS. En el **Apéndice C** se encuentra la lista de los DIPS.

2.9 En relación al SEI para MAC, durante la ESC/26 se aprobó iniciar las actividades para esta área formándose el SET MAC. En este equipo de trabajo están participando tanto los Estados como la Industria.

2.10 El plan de actividades del RASG-PA 2016, se encuentra disponible en: <http://www.icao.int/RASGPA/Documents/RASG-PA/RASGPAActivitiesPlan2016.pdf> y, la información general del RASG-PA, en: <http://www.icao.int/RASGPA/Documents/RASG-PA/2016-FS-RASGPAIntroduction.pdf>

3. **Acción por el GREPECAS**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de información presentada en esta nota de estudio; y
- b) comentar los datos presentados y proponer las acciones que entienda pertinente al respecto.

- FIN -

APÉNDICE A

ACCIONES POR PARTE DE LOS PIRG, RASG Y OACI SOBRE RESULTADOS DE LA SEGUNDA REUNION DE PLANIFICACION E IMPLANTACION (PIRG) Y DEL GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA AVIACION (RASG)

(Montreal Canadá 5 de febrero de 2015)

REQUERIMIENTOS	RESPONSABLES	ACCIÓN	FECHA IMPLANTACIÓN
Asegurar la implantación efectiva de los SARPS de la OACI como un asunto prioritario	<ul style="list-style-type: none"> • Oficinas Regionales • Estados 	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar como elemento prioritario de implantación regional • Inclusión en los cuadros de performance regionales • Inclusión de planes regionales basados en la performance • Inclusión en programas y proyectos GREPECAS y RASG PA • Inclusión en planes nacionales. Lanzar campañas de difusión global resaltando prioridades, metas. 	Diciembre 2015
Coordinación efectiva PIRG RASG	<ul style="list-style-type: none"> • Oficinas regionales • Estados 	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar el modelo ASIA/PAC, APANPIRG-RASG APAC (Ver Anexo del Apéndice B) • Cada Región establece un mecanismo de coordinación PIRG- RASG e inclusión del mismo en los manuales de procedimientos PIRG-RASG mecanismos de coordinación RASG- PIRG 	Diciembre 2015
Realización de un simposio mundial para el desarrollo de la implantación global de la aviación	<ul style="list-style-type: none"> • OACI Montreal • Oficinas Regionales • Estados 	Preparación NE en el foro de Aviacion Mundial en representación de los Estados de la Región	Octubre 2015
Elaboración de iKITs (Implementación)	<ul style="list-style-type: none"> • OACI Montreal • D/ANB 	<ul style="list-style-type: none"> • Distribución a los Estados de la Región • Entrenamientos regionales • Verificación impacto Proyectos de implantación regionales basados en performance 	2016
Completar métricas en el cuadro de rendimiento regional y traspaso a oficinas regionales	<ul style="list-style-type: none"> • OACI Montreal • D/ANB • Oficinas Regionales 	Actualización de los cuadros de rendimientos regionales	Segundo semestre 2015 o inicio 2016
Propuestas de KPI	<ul style="list-style-type: none"> • OACI Montreal 	Verificación impacto regional	2015-2016

REQUERIMIENTOS	RESPONSABLES	ACCIÓN	FECHA IMPLANTACIÓN
<p>principales para medir implantación global de navegación aérea y seguridad operacional</p> <p>KPI rendimiento de capacidad</p> <p>KPI enfocados al cliente: Puntualidad/retardo programado</p> <p>KPI eficiencia de vuelo</p> <p>KPI retardos (Si existe ATFM)</p>	<ul style="list-style-type: none"> D/ANB 	Selección de 5 a 10 KPI	
Implantación a través de proyectos regionales	PIRG y RASG	Establecimiento de proyecto regionales	Implantado
Inclusión en el GANP de aspectos sobre el SAR y Tracking Global	OACI Montreal	Impacto actividades regionales, GREPECAS, Planes Regionales y Nacionales	2015-2016
Formatos estandarizados para informes PIRG- RASG	OACI Montreal	Adaptación informe de GREPECAS Y RASG-PA	Antes de finalizar el 2015
Formato para monitorear avances de los proyectos	OACI Montreal	Adaptación informe de GREPECAS Y RASG-PA	Antes de finalizar el 2015
Nuevo formato para reporte de actividades regionales al Concejo	OACI Montreal	Uso del nuevo formato	Antes de finalizar el 2015
Realización Próxima Reunión Global RASG-PIRG	OACI Montreal		Asamblea 39 de la OACI Cuarto trimestre de 2016
Alineación RO/RASG/RSOO/COSCAP a las prioridades regionales y metas	Oficinas Regionales y SRVSOP	Alinear con las prioridades y metas regionales	Diciembre de 2015
Enfoque en implantación de menos reuniones y más efectivas	Oficinas Regionales		Se viene realizando de esta forma desde GREPECAS/16
Asistir a los Estados en la implantación	Oficinas Regionales	Misiones de apoyo a la implantación	Actividad continua

ANEXO AL APÉNDICE A**1.1 Principios del mecanismo de coordinación**

- PIRG y RASG deberán coordinar y apoyarse mutuamente para alcanzar los objetivos acordados de las prioridades regionales establecidas y los planes de implementación avalados por el grupo respectivo;
- Coordinación constante entre las Secretarías PIRG y RASG para evitar duplicaciones y vacíos así como asegurar la alineación y armonización de prioridades, planes y acciones;
- La secretaría presentará un informe sobre las actividades de coordinación regional del grupo en cada reunión plenaria regional y sus principales sub-grupos según corresponda;
- Los Presidente de APANPIRG y RASG asistirán anualmente a una reunión de coordinación en la Oficina Regional de la OACI y llevarán a cabo reuniones de coordinación vía web, de manera periódica entre las reuniones presenciales de ser necesario;
- Los Presidentes acordarán que grupo regional liderará cada tema de coordinación y garantizarán los arreglos, compartirán información, y harán un reporte cruzado con el otro Presidente. De producirse cambio de grupo regional responsable, planificarán y asegurarán una transición fluida. Cada grupo que lleve un tema de coordinación, deberá identificar cualquier implicancia en las actividades del otro grupo y la hará notar tanto al otro grupo como a la Secretaría;
- La gestión de la seguridad, el sistema de seguridad operacional y los aspectos de seguridad de vuelo, recaerán usualmente en RASG;
- Las instalaciones y servicios de navegación aérea y su implantación son aspectos que recaen en PIRG;
- Las áreas de coordinación entre PIRG y RASG son principalmente de responsabilidad de las áreas AGA and seguridad ANS;
- Las deficiencias OPS (Anexo 6) que son parte de las deficiencias de Navegación Aérea ATM, serán compartidas con RASG para su supervisión y resolución de ser necesario;
- Cooperación para asegurar que las prioridades ASBU sean implementadas de la forma más eficiente y segura; y
- La OACI actualizará el Manual de Procedimientos de los grupos regionales para incorporar los mecanismos de coordinación; y

Nota: Ejemplos de acciones de coordinaciones futuras RASG-APAC y APANPIRG incluidas pero no limitadas a lo siguiente:

- Involucramiento de RASG-APAC APRAST y APANPIRG RASMAG en las actividades de los demás;
- Establecimiento de un órgano de análisis (similar a los modelos RMA/EMA que informan a RASMAG para el análisis de seguridad vertical y horizontal) que gestiona seguridad ATS incidentes/temores/ocurrencias para informar por anticipado a RASG-APAC APRAST para futuras acciones.

2. Responsabilidades de los Líderes de Grupos Regionales

2.1 Temas relacionados con aeródromos

Coordinador del asunto	PIRG	RASG
Infraestructura aeroportuaria y uso de áreas adyacentes	X	
Programas de seguridad en pista		X
Equipos de seguridad en pista		X
Programas de manejo de peligro aviario/ incidentes		X
Operaciones en tierra, FOD, Procedimiento en rampa		X

2.2 Temas relacionados con ANS

Coordinador del asunto	PIRG	RASG
RVSM/LHDs (RASMAG)	X	
Otros incidentes ATS	X	
Fraseología ATS	X	
Coordinación Civil/Militar	X	
SAR	X	

2.3 Otros asuntos

Coordinador del asunto	PIRG	RASG
Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)		X
Requisitos de competencia lingüística (LPR)		X
Sistema anticolidión de a bordo II (ACAS II)		X
Transpondedor de respuesta a la presión de la Altitud		X



International Civil Aviation Organization
Regional Aviation Safety Group - Pan America (RASG-PA)

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION REGIONAL AVIATION SAFETY GROUP – PAN AMERICA

(RASG-PA)

PROCEDURAL HANDBOOK DRAFT VERSION

List of Contents

Contents	Page
Index	i
Amendment Procedure	ii
1 Background	1
2 Vision	1
3 Mission	1
4 RASG-PA Membership and Organization	1
5 RASG-PA Secretariat	2
6 RASG-PA Chairmanship	3
7 RASG-PA Executive Steering Committee (ESC)	3
8 RASG-PA Meetings	5
9 Coordination with GREPECAS	6
Appendices	
A Aviation Safety Report Team (ASRT)	A-1
B Pan America – Regional Aviation Safety Team (PA-RAST)	B-1
C Guidance on format and content for RASG-PA Meeting reports	C-1

1. Background

1.1 The Regional Aviation Safety Group – Pan America (RASG-PA) was established in November 2008 to use the framework provided by the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) and the Global Aviation Safety Roadmap (GASR) to support the establishment and operation of a performance-based aviation safety system in the Pan American Region.

1.2 RASG-PA supports implementation of the ICAO GASP and complies with ICAO Council approval of Regional Aviation Safety Groups (RASGs) with the objective to address global aviation safety matters from a regional perspective. Further, the RASG-PA supports NAM/CAR and SAM Regions in establishing objectives, priorities, indicators and the setting of measurable targets to address safety-related deficiencies in each region while ensuring consistency of action and coordination of efforts.

1.3 The RASG-PA Procedural Handbook contains information on the role, organization and operation of RASG-PA. It is approved by RASG-PA and is subject to periodical review.

2. Vision

2.1 The RASG-PA vision is to remain ahead of any risks to commercial aviation, seeking to achieve the highest level of safety in the Pan American Region.

3. Mission

3.1 The RASG-PA vision is to reduce fatality risk in commercial aviation by ensuring prioritization, coordination and implementation of data-driven safety enhancement initiatives in the Pan American Region through the active involvement of all civil aviation stakeholders.

4. RASG-PA Membership and organization

4.1. The RASG-PA Membership includes:

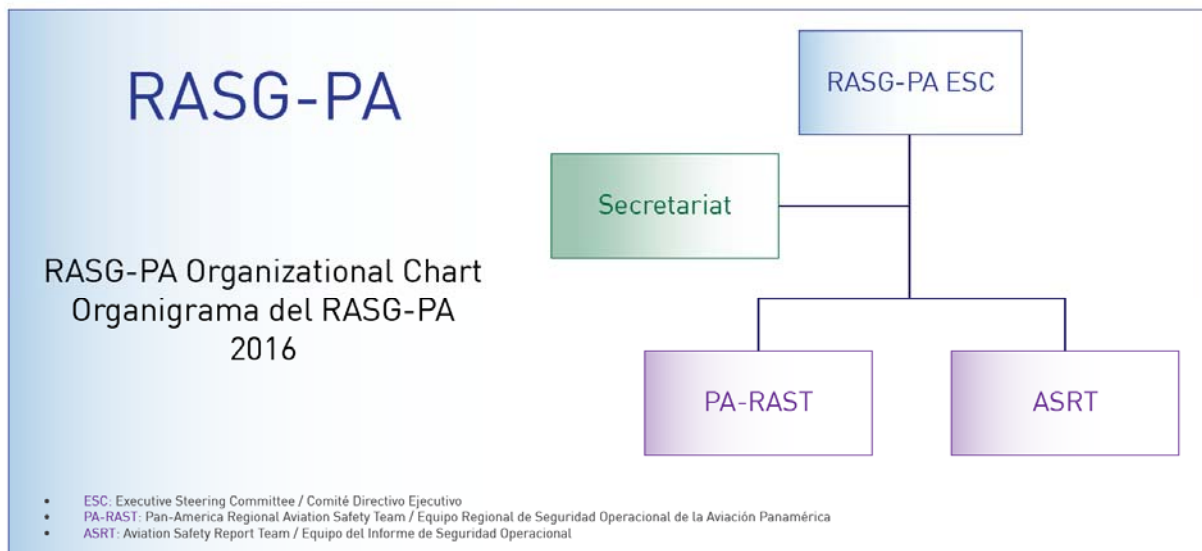
1. All the States and Territories in the NAM/CAR and SAM Regions, and States:
 - a) which have notified ICAO that aircraft on their register or aircraft operated by an operator whose principal place of business or permanent residence is located in such States, operate or expect to operate into the area; or
 - b) which provide facilities and services affecting the area.

2. Contracting States of ICAO not meeting the above criteria and non-contracting States of ICAO are entitled to participate in RASG-PA meetings as observers.
3. Airline operators, international organizations, maintenance and repair organizations, regional aviation organizations, aircraft manufactures, airport and air navigation service providers, and any other allied organizations/representatives.

4.2 The RASG-PA members and observers serve as partners of RASG-PA, and their joint commitment is fundamental for success in improving aviation safety.

4.3 In order to accomplish its mandate, RASG-PA established the following teams:

1. Annual Safety Report Team (ASRT) See **Appendix A**;
2. Executive Steering Committee (ESC) See paragraph 7; and
3. Pan America — Regional Aviation Safety Team (PA-RAST) See **Appendix B**.



4.4 The ESC may establish working groups/committees, as required, to support research, development implementation, and prioritization of RASG-PA activities. They will report to the ESC and the duration of their activity shall be established by the ESC.

5. RASG-PA Secretariat

5.1 The Secretary is provided by ICAO (NACC or SAM Regional Director). The ICAO Regional Director serving as Secretary of RASG-PA will not concurrently serve as Secretary of the CAR/SAM Regional Planning and Implementation Group (GREPECAS).

5.2 The RASG-PA Secretariat supports the RASG-PA Co-Chairpersons by providing administrative, coordination and technical support to the RASG-PA, ASRT, ESC, PA-RAST, and working groups and committees as required.

5.3 The RASG-PA Secretariat functions are the following:

1. Coordinate meeting logistics with meeting host(s);
2. Develop meeting agendas proposals in coordination with the RASG-PA Co-Chairpersons;
3. Ensure meeting agendas, documentation and summaries are provided to members;
4. Ensure meeting summaries, notices, and related documents are posted in a timely manner on the RASG-PA website;
5. Control and administer the RASG-PA website;
6. Monitor action items and report status to the ESC;
7. Maintain communication with the RASG-PA Co-Chairpersons, ESC members, PA-RAST members, and RASG-PA members by the proper official channels;
8. Identify required administrative support;
9. Manage the RASG-PA work programme; and
10. Administer and reports on budget execution/allocation for ESC approval.

6. RASG-PA Chairmanship

6.1 RASG-PA Chairmanship is composed of two Co-Chairpersons:

1. One from ESC member States/Territories; and
2. One from ESC member International Organizations/Industry.

6.2 The ESC members representing States/Territories and International Organizations/Industry shall propose their respective representative as Co-Chairperson for ratification by the RASG-PA membership.

6.3 In order to preserve institutional memory, the election of the two Co-Chairpersons shall not occur in the same calendar year.

6.4 Co-Chairpersons will serve for a period of three years and may be re-elected, but may not serve for more than two consecutive terms.

6.5 If either Co-Chairperson is unable to attend a meeting, their associated ESC members shall elect a substitute to serve during that meeting only.

6.6 The Co-Chairperson functions are the following:

1. call meetings;
2. chair the RASG-PA Plenary and ESC meetings;
3. keep focus on high priority safety items;
4. ensure agendas meet objectives to enhance safety;
5. provide leadership for ongoing projects and accomplishments;
6. promote consensus among the RASG-PA members;
7. coordinate RASG-PA activities closely with the RASG-PA Secretariat; and
8. promote RASG-PA and lobby for contributors.

7. RASG-PA Executive Steering Committee (ESC)

7.1 The RASG-PA ESC membership is based on the following principles:

1. Geographical balanced representation within and between the NAM/CAR and SAM Regions;
2. Balanced representation between States and international organizations/industry;
3. Balanced diversity of interests and areas of expertise in civil aviation; and
4. A manageable number of members to function effectively as an executive body.

7.2 The membership of the ESC is composed of:

1. Representatives from four different States from the CAR/NAM Regions;
2. Representatives from four different States from the SAM Region; and
3. Representatives from eight different international organizations and Industry.

7.3 Any RASG-PA Member may attend meetings of the ESC.

7.4 ESC member States shall be elected for a renewable three year term in accordance with the procedures of the respective ICAO Regional Office (NACC and SAM).

7.5 If any member of the ESC is unable to complete her/his term, a substitute should be elected in accordance with the principles of ESC membership.

- 7.6 The responsibilities of the ESC are the following:
1. develop and approve the RASG-PA work plan including objectives, priorities, indicators and setting of measurable targets to address safety-related issues in the NAM/CAR and SAM Regions;
 2. oversee the activities of working groups and committees;
 3. approve the RASG-PA budget; and
 4. manage the budget.

- 7.7 The functions of the ESC Members are the following:
1. assist Co-Chairpersons;
 2. maintain focus on high priority items;
 3. ensure agendas meet criteria to enhance safety;
 4. provide leadership for ongoing projects and accomplishments;
 5. promote consensus among the RASG-PA members;
 6. maintain communication and linkage with the RASG-PA Secretariat regarding RASG-PA activities;
 7. identify an alternate for representation on ESC;
 8. complete assigned tasks and activities;
 9. participate in ESC meetings and teleconferences; and
 10. ensure alignment of RASG-PA activities with the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) and the ICAO Global Aviation Safety Roadmap (GASR).

8. RASG-PA Meetings

- 8.1 RASG-PA will ordinarily hold meetings with different scope and schedule, as follows:
1. plenary meetings shall meet once every three years, before the ICAO Assembly; an extraordinary plenary meeting may be held at any time upon the call of the ESC;
 2. ESC meetings will be held twice a year;
 3. Pan America – Regional Aviation Safety Team (PA-RAST) meetings will be held quarterly; and
 4. Aviation Safety Report Team (ASRT) meeting will be held once a year.

8.2 The Secretariat shall notify all members of the time and place of any meeting with at least 60 days prior notice of such meeting.

8.3 Special meetings shall be called by the Secretariat when deemed in the best interest of the group, either in person or by teleconference.

8.4 RASG-PA Plenary meetings shall be bi-lingual (Spanish and English) with simultaneous interpretation services and documentation provided as needed, in both languages. See **Appendix C**.

8.5 ESC meetings will be bi-lingual (Spanish and English) with simultaneous interpretation services and documentation provided as needed, in both languages, whenever possible.

8.6 RASG-PA and ESC record their activities as Conclusions and Decisions:

1. Conclusions are RASG-PA actions requiring communication and action by ICAO, States/Territories, and/or international organizations/industry;
2. Decisions are RASG-PA internal agreements
3. The classification status of the conclusions and decisions are:
 - a. Valid,
 - b. Completed; and
 - c. Superseded.

8.7 The fast-track procedure enables greater efficiency for the work of RASG-PA, by allowing that draft conclusions and decisions be approved through correspondence. Unless the Secretariat considers it otherwise, the usual procedure where no response is received indicates acceptance of the draft conclusion or decision.

9. Coordination with GREPECAS

9.1 GREPECAS will provide RASG-PA with a working paper containing statistical information on the process and/or projects generating valuable information on the safety of air navigation systems. RASG-PA will inform GREPECAS accordingly.

9.2 The GREPECAS and RASG-PA Secretaries will ensure efficient coordination is maintained between the two groups as necessary to avoid duplication of effort and achieve the highest level of effectiveness. As a rule and when required, the fast track approval procedure will be used.

— — — — —

APPENDIX A

AVIATION SAFETY REPORT TEAM (ASRT)

To be added.

APPENDIX B

PAN AMERICA — REGIONAL AVIATION SAFETY TEAM (PA-RAST) TERMS OF REFERENCE (TORs)

1. Purpose of the Regional Aviation Safety Team:

1.1 Roles and Responsibilities:

- Analyze available data sources (reactive, proactive and predictive) to pursue data driven safety management
- Recommend objectives, priorities and indicators and setting measurable targets to address safety-related deficiencies in the CAR and SAM Regions, ensuring consistency of action and coordination of efforts
- Identify safety issues for action or follow up and to inform ESC for executive decisions making
- Outputs will be in a de-identified format
- Analyze data driven safety risk areas identified by RASG-PA using the Global Aviation Safety Roadmap (GASR) process
- Recognize possible mitigation measures and provide recommended actions to ESC categorized by:
 1. Risk areas approved by ESC (i.e. RASTPA/CFIT/1); Safety Impact (High, Medium or Low); Changeability (Difficult, Moderate and Easy) taking into consideration political will, commitment / consensus, resource requirements, availability for implementation, potential blockers – what conditions exist that could prevent implementation; Impact-Changeability (IC) Indicator (P1, P2, P3, etc.); Priority; Champion; Notes.
- Recommend establishment of achievable projects based on prioritized mitigation measures with well-defined deliverables (including metrics to assess the effectiveness of the proposed mitigation actions) and clear time-frames established to the RASG-PA Executive Steering Committee for further action
- Support Industry safety information sharing forums

B-2

1.2 Data Protection:

1. All safety data utilized or safety analysis and information developed will be protected from public disclosure.
2. All data contributors will execute and be bound by the provisions of the Memorandum of Understanding between that data contributor and RASG-PA.

2. Safety Enhancement Teams (SETs)

2.1 Purpose of the SETs:

2.1.1 The purpose of the SET is to prepare and develop Detailed Implementation Plans (DIPs) for the four focus areas as determined by RASG-PA.

2.2 Membership:

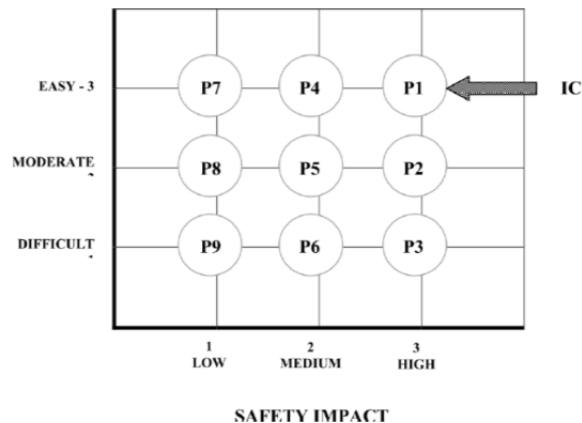
2.2.1 Each SET will include States/Territories and International Organizations/Industry. The team leader will be responsible to coordinate the team meetings and will report to the PA-RAST meetings.

2.3 Safety Enhancement Team Methodology:

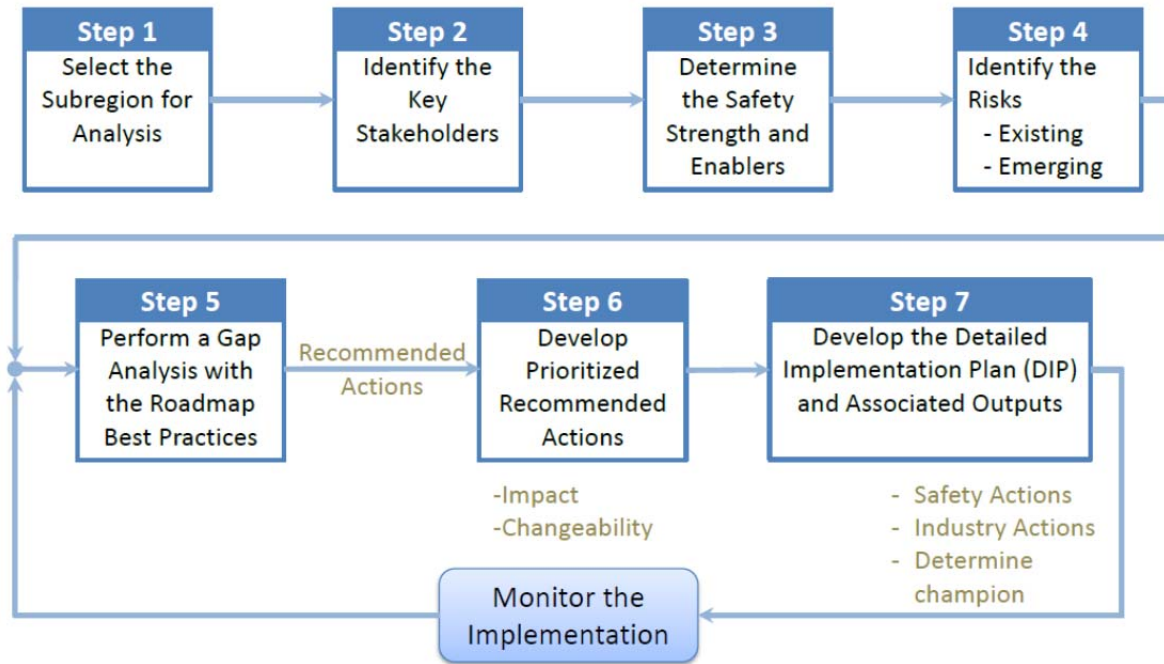
1. Review and analysis of accident risk (pareto, etc.)
2. Review of applicable safety enhancements
3. Start preparing DIPs
4. Review DIPs with PA-RAST
5. Present DIPs to ESC for information
6. Coordinate DIP implementation at PA-RAST
7. Monitor progress

2.4 RASG-PA Safety Enhancement Initiative Methodology

2.4.1 Impact-changeability (IC) Level Chart



2.4.2 Development of a Safety Enhancement Initiative (SEI) by RASG-PA



APPENDIX C

GUIDANCE ON FORMAT AND CONTENT FOR RASG-PA MEETING REPORTS

1. Report Cover Sheet

1.1 In order to support the analysis by the ICAO Air Navigation Commission (ANC) of the report, the RASG-PA Secretariat is requested to prepare a brief summary of the main conclusions of the RASG-PA meeting report. This summary is normally informal and not a part of the report. The cover sheet should contain the following:

- a) A summary of the main conclusions of the meeting, including current progress and specific concerns and challenges of the regions in the context of the discussions of the meeting; and
- b) Why are these of specific concern and what actions are being taken?
- c) Any other points that the ICAO Regional Office/Air Navigation Bureau (ANB) specifically wishes to draw to the attention of the ANC, such as inter-regional and intra-regional RASG-PA/GREPECAS coordination issues, Standards and Recommended Practices (SARPs) implementation issues and the implementation of best practices or issues that could be of a global nature.

2. Drafting of Conclusions and Decisions

- a) Conclusions should be clear and understood stand-alone. They should be developed applying the principles of specifying Who, What and When of the action in the Conclusion text. They should be preceded by a paragraph that includes a brief rationale for the conclusion – the Why.
- b) The text of Conclusions and Decisions should be summarised separately in a table which includes the Who, What and by When. Conclusions considered by the meeting to require action from ICAO HQ should thus be clearly identifiable. Examples of such conclusions are those considered to require action on SARPs or have relevance for other regions.
- c) Draft Conclusions and Decisions proposed by contributory bodies which are subsequently accepted by the RASG-PA plenary meeting should be included in the RASG-PA meeting report and the table summarising the Conclusions and Decisions.

3. Publication of report

- a) The final report should be published within the first 45 days of the meeting in the languages used at the meeting and should be made available on the ICAO web site without password protection.
- b) In cases where the RASG-PA plenary does not meet on an annual basis, the ANC should receive from the Secretariat an annual update on RASG-PA.

APÉNDICE C

EQUIPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN –

PAN AMÉRICA

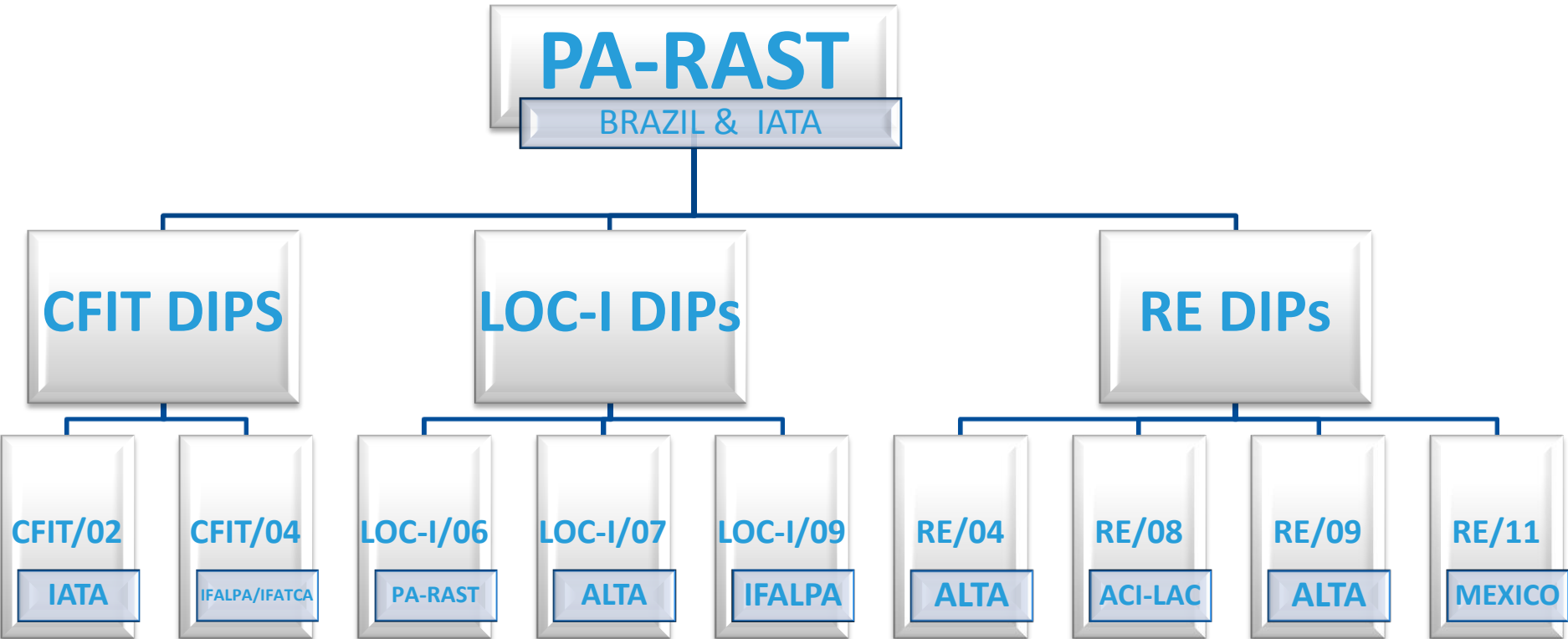
RASG-PA

PLANES DE IMPLANTACIÓN DETALLADOS

(DIPs)

(Inglés solamente)

Pan America - Regional Aviation Safety Team



RE DIPs & Outputs (RASG-PA/9)

DIP	Description	Champion	Output	Deadline	Status	Comments
RE/04	Promote pilot adherence to Standard Operating Procedures (SOPs) for approach procedures including go-around decision making process	ALTA	1) Distribution of SOPs	18/01/11	Completed	
			2) Training about SOPs		Completed	
RE/09	Specific Training for pilots and air traffic controllers to avoid unstabilized approaches	ALTA	1) ALTA will conduct a survey within its operators regarding the actions taken to mitigate unstable approaches.	20/02/11	Completed	
			2) Develop a strategy to deliver safety seminars for pilots and controllers in Pan America that targets recognition and avoidance of unstable approaches.	31/12/12	Completed	<ul style="list-style-type: none"> Produced RASG-PA Runway Excursion Prevention Video (RREPV) Pilots/ATC seminars will be conducted
RE/08	Guidance in maintaining runway in accordance with Annex 14	ACI-LAC	1) Create a guide that collects best practices for runway maintenance	18/04/12	Completed	<ul style="list-style-type: none"> The document (English, Spanish and Portuguese) was renamed as: High level guide in maintaining runways in accordance with ICAO Annex 14. ACI-LAC presented the update d doc. at PA-RAST/13 Available at ACI-LAC website
			2) Promote and encourage the use of the guide		Completed	
			3) Airports implement their maintenance plans according to the runway maintenance guide.		Completed	
RE/11	Develop guidance material and training programs to create action plans for runway safety teams	DGAC Mexico	1) Gather and publish in the RASG-PA website available material that may be used in to mitigate hazards related to runway safety.		Completed	ICAO published the Runway Safety Team Handbook Second Edition (unedited version) — June 2015
			2) Electronic checklist development.		Completed	
			3) Develop a roll out plan.	25/08/12	Completed	ICAO HQ in coordination with ICAO NACC and SAM Regional Offices and the sponsorship and support of ACI-LAC, IFALPA, IFATCA, ECCAA, FAA, and other organizations delivered Regional Runway Safety Seminars in Miami, United States; Quito, Ecuador; and St. John's, Antigua. Two original Outputs were merged, resulting in # three.

LOC-I DIPs & Outputs (RASG-PA/9)

DIP	Description	Champion	Output	Deadline	Status	Comments
LOC-I/06	LOC Training – Human factors and automation	PA-RAST	1) Review and evaluate the advisory circular created by the ICAO COSCAP’s in Asia	20/02/11	Completed	
			2) ICAO will distribute a copy of the developed generic advisory circular to each State in the region.	20/03/11	Completed	Issue RASG-PA Safety Advisory RSA-001
			3) Each State in the region will use the generic advisory circular as a template to prepare a State Advisory Circular on mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation.	20/09/11	Completed	
			4) Mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation guidance is provided by operators to all their pilots.	20/09/12	Completed	
LOC-I/07	LOC Training – Advanced maneuvers	ALTA	1) Listing of training materials available from regulators, industry, operators, academia and other resources.	18/01/11	Completed	
			2) Advanced Maneuvers Training provided to all operators.	18/04/11	Completed	
			3) Advanced Maneuvers Training provided by all operators. The expectation is that this training will be accomplish during initial training and as part of the recurrent training program via ground and simulator instruction within the certified flight envelope, with emphasis on recognition, prevention and recovery technique.	18/08/13	Superseded	
LOC-I/09	Loc Training - Pilot monitoring policies and procedure for the operator and training program for crews	IFALPA	1) Listing of training materials available from industry, operators and other resources.	20/02/11	Completed	
			2) Raise awareness of availability and need of Pilot Monitoring Training.	20/03/11	Completed	
			3) Pilot Monitoring Training material provided to all operators.	20/03/11	Completed	
			4) Pilot Monitoring Training provided by operators to all their pilots.	20/09/12	Completed	Posted on the RASG-PA website

CFIT DIPs & Outputs (RASG-PA/9)

DIP	Description	Champion	Output	Deadline	Status	Comments
CFIT/02	Specific ALAR/CFIT Training for Pilots	IATA	1)CAA conducts a review of all operators to ascertain which operators have CFIT prevention training and procedures in their approval training manual.	20/02/11	Completed	
			2) If an operator does not have a CFIT training, it will be encourage to incorporate CFIT training into the airline training program.	20/12/11	Completed	
CFIT/04	CRM/Situational Awareness for pilots and air traffic controllers	IFALPA & IFATCA	1)Incorporate and/or update CRM/situational awareness training programs for all flight crew members of air transport operators emphasizing aircraft position with relation to terrain and reviewing past occurrences.	20/02/12	Completed	
			2) Incorporate CRM/situational awareness training programs for all air traffic controllers and air navigation service providers (ANSP) emphasizing aircraft position with relation to minimum allowable altitude.	20/08/12	Completed	