



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Revisión de las actividades de coordinación entre GREPECAS y el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Pan América (RASG-PA)

2.1 Actividades regionales del RASG-PA desde la reunión GREPECAS 17

ACTUALIZACION Y ENTREGABLES DE LAS ACTIVIDADES DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota presenta las últimas actividades y los entregables alcanzados por el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Pan América (RASG-PA) desde la reunión GREPECAS/17. La participación conjunta de los Estados/Territorios, organizaciones internacionales y la industria en las actividades del RASG-PA ha sido fundamental para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Informes de las reuniones RASG-PA/ESC/28 y 29• Portal del RASG-PA: www.rasg-pa.org	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA) fue el primer grupo regional de seguridad operacional de la aviación que se creó a nivel mundial, en noviembre de 2008, con el fin de utilizar el marco brindado por el Plan global para la seguridad operacional de la aviación de la OACI (GASP) y la Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación (GASR) para apoyar el establecimiento y la operación de un sistema de seguridad operacional de la aviación basada en la performance en la Región Panamericana.

1.2 El RASG-PA ha sido un modelo para otros RASG debido a su singular metodología de trabajo y participación de los Estados y la industria.

1.3 El RASG-PA apoya la implantación del GASP de la OACI y cumple con la aprobación del Consejo de la OACI en cuanto a los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), con el objetivo de abordar temas relacionados con la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial, desde una perspectiva regional. Asimismo, el RASG-PA apoya a las Regiones NAM/CAR y SAM en el establecimiento de objetivos, prioridades, indicadores y en la fijación de metas mensurables para resolver las deficiencias de seguridad operacional en cada región, garantizando la coherencia de las acciones y la coordinación de los esfuerzos.

2. Estructura actual RASG-PA

2.1 Desde 2016, la estructura del RASG-PA ha sido objeto de ajustes con el fin de optimizar los recursos y asegurar la ejecución oportuna de su mandato sin comprometer las funciones básicas y el papel de este grupo regional. Se adoptó una nueva misión y visión, una nueva estructura del RASG-PA, y una nueva composición del ESC. El **Apéndice A** explica la estructura y la composición del RASG-PA.

2.2 Con base en el análisis de los datos de seguridad operacional, el RASG-PA publicó en su Informe Regional Anual de Seguridad Operacional que las principales categorías de interés en cuanto a seguridad operacional en la Región siguen siendo: Pérdida de control en vuelo (LOC-I), excursiones de pista (RE), impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), y colisión en vuelo (MAC), todas las cuales tuvieron una tendencia decreciente durante los períodos de análisis.

2.3 Asimismo, el RASG-PA informó que los niveles de aplicación eficaz (EI) de las SARP de la OACI están por debajo del 60% en 10 Estados de la Región Panamericana, según el Enfoque de observación continua del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP CMA).

2.4 El RASG-PA ha seguido trabajando en apoyo de los temas de seguridad operacional de la región, cuyos entregables para la región se dan a través de la ejecución de los Planes Detallados de Implantación (DIP) y los entregables del PA-RAST al ESC:



2.5 El **Apéndice B** muestra el estado de implantación de los DIP y las acciones acordadas.

2.6 Asimismo, como parte del trabajo realizado por el RASG-PA, se ha logrado los siguientes resultados:

- a) A fin de ampliar la implantación del Programa de monitoreo de datos de vuelo (FDMP)/Programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) a todo lo largo de las Regiones NACC y SAM, se ha

elaborado un documento de análisis de costo-beneficio (CBA) y se ha propuesto a la Sede de la OACI una enmienda al Anexo 6, Parte I, a la Recomendación FDAP 3.3.1 y a la Norma 3.3.2 de la Sección 3.3.

- b) A fin de identificar y abordar los temas relacionados con la recolección, análisis, protección y uso de la información de seguridad operacional, se está desarrollando algunos talleres y seminarios virtuales (*webinars*) con el fin de analizar los estudios de caso sobre estas herramientas.
- c) Seguimiento a los proyectos del RASG-PA: Proyectos GRIAA y PASO.
- d) Informe anual de seguridad operacional (ASR), Edición especial, elaborado en 2017

2.7 Como parte de las estrategias desarrolladas, muchos paquetes de instrucción han sido incorporados en el portal del RASG-PA para abordar áreas específicas de instrucción para controladores de tránsito aéreo, pilotos y demás personal aeronáutico. Con respecto a ATS, podemos mencionar:

- a) Trabajo en equipo en radar
- b) II Seminario de mejores prácticas para gerentes de tránsito aéreo
- c) Curso 50314–Administración del programa de aseguramiento de la calidad - Clase 05005
- d) Curso 50019–Espacio aéreo y procedimientos - Clase 05001
- e) Curso 50012-Espacio aéreo y procedimientos - Clase 05005

2.9 En este sentido, se alienta a los Estados a involucrarse en la implantación de los DIP. Los informes de las reuniones del RASG-PA, así como el material de instrucción y la documentación aparecen en el portal del RASG-PA: www.rasg-pa.org/.

2.8 En conclusión, el RASG-PA sigue actuando de punto focal para la seguridad operacional en la Región Panamericana, a fin de garantizar la armonización y coordinación de los esfuerzos por reducir colectivamente el riesgo para la seguridad operacional de la aviación, junto con todas las partes involucradas en la aviación. El éxito y la continuidad del RASG-PA, así como las futuras mejoras en la seguridad operacional de la aviación en la región, dependerán del compromiso, participación y aportes de sus miembros.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información aquí proporcionada;
- b) participar y apoyar las actividades del RASG-PA; y
- c) analizar los entregables de los DIP y los resultados del RASG-PA, a fin de lograr el apoyo e implantación por parte de los Estados y el GREPECAS.

APENDICE A

ESTRUCTURA ACTUAL DEL RASG-PA

La visión del RASG-PA es anticiparse a cualquier riesgo para la aviación comercial, buscando alcanzar el más alto nivel de seguridad operacional en la Región Panamericana.

La misión del RASG-PA es reducir el riesgo de accidentes mortales en la aviación comercial, asegurando la priorización, coordinación e implantación de iniciativas, basadas en datos, para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana, mediante la participación activa de todas las partes involucradas de la aviación civil.

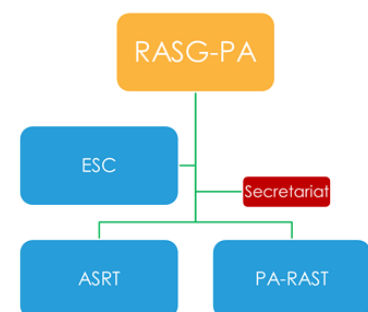
La composición del RASG-PA incluye a todos los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR y SAM. Los miembros y observadores del RASG-PA son socios en el RASG-PA, y su compromiso común es fundamental para tener éxito en mejorar la seguridad operacional de la aviación:



A fin de cumplir su mandato, el RASG-PA estableció los siguientes equipos:

- Comité Directivo Ejecutivo (ESC)
- Equipo regional de seguridad operacional de la aviación – Pan América (PA-RAST).
- Equipo del informe anual de seguridad operacional (ASRT)

RASG-PA Structure



El ESC puede establecer grupos de trabajo/comités, según fuera necesario, para apoyar la investigación, desarrollo, implantación y priorización de las actividades del RASG-PA. Los equipos del PA-RAST y del ASRT informan al ESC y el ESC deberá definir la duración de su actividad.

La Secretaría es ejercida por la OACI (el Director Regional NACC o SAM). El Director Regional de la OACI que ejerce de Secretario del RASG-PA no podrá ser, al mismo tiempo, Secretario del Grupo Regional de

Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS). La Secretaría del RASG-PA apoya a los co-presidentes del RASG-PA brindando apoyo administrativo, técnico y de coordinación al RASG-PA, ASRT, ESC, PA-RAST, y a los grupos de trabajo y comités, según fuera requerido.

La Presidencia del RASG-PA está conformada por dos co-presidentes: uno proveniente de los Estados/Territorios miembros del ESC; y uno proveniente de las organizaciones internacionales/industria miembros del ESC. Los co-presidentes ejercerán sus funciones por un período de tres años y pueden ser reelegidos, pero no pueden ejercer por más de dos períodos consecutivos. El ESC está conformado por representantes de cuatro Estados diferentes de las Regiones CAR/NAM; representantes de cuatro Estados diferentes de la Región SAM; y representantes de ocho diferentes organizaciones internacionales y la industria:



Normalmente, el RASG-PA celebrará reuniones de distinto alcance y periodicidad, como sigue:

1. Las reuniones plenarias se realizarán cada tres años, antes de la Asamblea de la OACI; se podrá celebrar una reunión plenaria extraordinaria en cualquier momento, cuando fuera convocada por el ESC;
2. Las reuniones del ESC se realizarán dos veces al año;
3. Las reuniones del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (PA-RAST) se llevarán a cabo en forma trimestral; y
4. la reunión del Equipo del informe anual de seguridad operacional (ASRT) se realizará una vez al año.