



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución
CAR/SAM (GREPECAS/17)**

(Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014)

GREPECAS/17 - NE/03

21/06/14

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Revisión de las actividades de coordinación entre GREPECAS y el
RASG-PA**

2.1 Actividades regionales del RASG-PA

INFORME DE LOS AVANCES DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA) aplica el Plan Global OACI de Seguridad Operacional (GASP) y el Anexo 19 en varias iniciativas y proyectos de aviación para mejorar la seguridad operacional de la aviación mitigando riesgos y de esa manera reduciendo la tasa de accidentes aéreos mortales en la Región Panamericana.

La participación conjunta de Estados/Territorios, organizaciones internacionales y la industria en las actividades de RASG-PA es fundamental para mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana.

La coordinación de actividades con GREPECAS es clave para evitar la redundancia y optimizar el uso de los recursos humanos y fiscales.

Referencias:

- Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP) de la OACI
- Anexo 9 — *Gestión de la seguridad operacional*
- Informe de la Reunión RASG-PA/6
- Página web de RASG-PA: www.rasg-pa.org

1. Introducción

1.1 RASG-PA fue establecido en noviembre de 2008 para apoyar el desarrollo y operación de un sistema de seguridad operacional basado en la performance en la Región Panamericana.

1.2 La misión de RASG-PA es mejorar la seguridad operacional de la aviación civil y la eficiencia en la Región Panamericana mediante la coordinación y colaboración de todas las partes interesadas de la aviación bajo el liderazgo de la OACI.

1.3 La visión de RASG-PA involucra a todas las partes interesadas de la aviación para reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica de la OACI a través de la armonización y coordinación de esfuerzos de mitigación dirigidos a promover la implementación de iniciativas de seguridad operacional.

1.4 RASG-PA utiliza el GASP de la OACI como una guía para desarrollar su programa de trabajo utilizando una perspectiva regional y asistirá con la diseminación del nuevo GASP y la implementación del Anexo 19 de la OACI según lo dispuesto por la OACI.

1.5 La membresía de RASG-PA incluye a representantes de todos los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, la OACI, organizaciones internacionales y la industria, tal como: el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Airbus, Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Air Safety Support (ASSI) Reino Unido, Boeing, Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA); Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA), Embraer, Flight Safety Foundation (FSF), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

1.6 El Comité Directivo Ejecutivo (ESC) de RASG-PA está integrado por dos Co-Presidentes representando a Estados/Territorios y a organizaciones internacionales/industria, respectivamente; cuatro Vicepresidentes representando a los Estados; y representantes de organizaciones internacionales. Actualmente, los Co-Presidentes son Curazao y Boeing, y los cuatro Vicepresidentes son Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos. La OACI está representada por las Oficinas Regionales NACC (Secretaría) y SAM.

1.7 Para llevar a cabo sus actividades, RASG-PA ha establecido los siguientes equipos:

- Equipo para el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)
- Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional (ASTT)
- Equipo de Análisis de la Información (IAT)
- Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación — Pan América (PA-RAST)

2. Discusión

2.1 La cuarta edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) muestra que las tres áreas principales de riesgo en la Región Panamericana continúan siendo la Excursión de Pista (RE), el Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) y la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I). Recientemente, la Colisión en el Aire (MAC) se añadió a la lista como la cuarta área de riesgo en la región.

2.2 Estas cuatro áreas de riesgo están consideradas entre las prioridades más importantes del programa de trabajo de RASG-PA, mediante el desarrollo de las Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) y sus correspondientes Planes de Implementación Detallados (DIP), los cuales son liderados de manera voluntaria por los miembros de RASG-PA. Varias de estas tareas han sido concluidas exitosamente, lo que ha llevado al desarrollo e implementación de SEI adicionales para lo cual RASG-PA solicita encarecidamente la participación de los Estados y otras partes interesadas.

2.3 Se debe tomar nota que aún con la limitación de recursos y la poca participación de las autoridades de aviación civil de los Estados en las actividades y proyectos de RASG-PA, el Grupo ha podido llevar a cabo con éxito, gran compromiso y dedicación sus tareas. Los resultados entregables de RASG-PA incluyen, pero no se limitan a los siguientes:

- Cuatro Cumbres Panamericanas sobre Seguridad Operacional de la Aviación
- Cuatro ediciones del Reporte Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA
- Propuesta de Enmienda a la Legislación Aeronáutica para Proteger el Marco de Referencias de las Fuentes de Información sobre Seguridad Operacional
- Herramienta para la Reducción de la Excursión de Pista (RERR) (Versión 2)
- Encuestas sobre políticas de procedimiento de motor y al aire y reducción de aproximación inestable
- Manual de maniobras avanzadas distribuido a todos los explotadores
- Ocho Talleres/Seminarios de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA
- Herramienta para Piloto Monitoreando
- Manual sobre la Guía para el Mantenimiento de Pistas en conformidad con el Anexo 14 de la OACI
- Material de instrucción de seguridad operacional de la aviación en el sitio web de RASG-PA www.rasg-pa.org
- Instrucción CFIT normalizada para los explotadores de la Región
- Avisos de Seguridad (RSA) de RASG-PA 001, 002 y 003.
- Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST) implementados en varios aeropuertos en Cuba, el programa piloto en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México (MMMX), México; Montego Bay, (MKJS), Jamaica; y un RST en aeropuertos de Trinidad y Tabago
- Se impartió el primer Seminario de Legislación Aeronáutica para la Protección de la Información de la Seguridad Operacional
- RASG-PA firmó el primer MOU con el Commercial Aviation Safety Team de Estados Unidos (U.S. CAST) sobre el intercambio de información, el cual permitirá al IAT analizar, identificar y priorizar los riesgos en la región que requieran ser mitigados.

2.4 Con la colaboración de varios miembros de RASG-PA, el Grupo también está trabajando en varios proyectos para mejorar la seguridad operacional tales como:

- Uso Consistente de la Fraseología Normalizada en Español e Inglés en Conformidad con el PANS-ATM – *Gestión del Tránsito Aéreo* de la OACI (Doc 4444)
- El establecimiento de la Comisión Centroamericana de prevención e investigación de accidentes e incidentes
- Programa de Aseguramiento de la calidad de la información de vuelo (FOQA) en Centroamérica
- Programa de reducción de choques con aves

2.5 RASG-PA está cumpliendo su objetivo de mejorar la seguridad operacional en la Región Panamericana reduciendo la duplicación de esfuerzos, así como el gasto de recursos humanos y financieros.

2.6 Los informes de las reuniones de RASG-PA, así como material de instrucción y documentación, se encuentran en el sitio web de RASG-PA: www.rasg-pa.org/.

3. Conclusión

3.1 La Región Panamericana enfrenta varios desafíos para mejorar los niveles de seguridad operacional, tales como:

- Algunos Estados tienen bajos niveles de Implementación Efectiva (EI) de los 8 Elementos Críticos (CE) de acuerdo a los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y las Misiones de Validación Coordinada de la OACI (ICVM)
- Los Estados tienen insuficiente recurso humano y presupuesto
- Implementación demorada del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

3.2 RASG-PA sirve como el punto focal de seguridad operacional en la Región Panamericana para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos para reducir los riesgos de la seguridad operacional de la aviación con todas las partes interesadas de la aviación.

3.3 El éxito y la continuidad de RASG-PA y la consecuente mejora de la seguridad operacional en la región dependerá del compromiso, la participación y las contribuciones de sus miembros.

3.4 La coordinación de actividades con GREPECAS es clave para evitar la redundancia y optimizar el uso de los recursos.

4. Acción por el GREPECAS

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada;
- b) participar y apoyar actividades de RASG-PA; y
- c) participar en la 5ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y en la Séptima Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/7), a celebrarse en Willemstad, Curacao, del 9 al 12 de septiembre de 2014.