



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

**Primera Reunión de los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/CIAC/1)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, 27 al 30 de agosto de 2013

NAM/CAR/CIAC/1 — NE/10

26/08/13

## Cuestión 1 del Orden del Día

**Seguimiento de las actividades de la OACI en materia de instrucción y recursos humanos**

**1.1 El rol de la Oficina Regional NACC de la OACI en la planificación e implementación de los programas de capacitación en la Región CAR**

### **ACTIVIDADES DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMÉRICA (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

#### **RESUMEN**

Los Estados tienen la responsabilidad directa sobre la vigilancia de la seguridad operacional. RASG-PA está aplicando los principios del Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) de la OACI en varias iniciativas y proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación y así reducir el número de accidentes aéreos mortales en la región Panamericana.

La participación de los Estados, las organizaciones internacionales y la industria en las actividades del RASG-PA es clave para mejorar la seguridad operacional en la región Panamericana.

#### **Referencias:**

- *Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)*
- *Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR)*
- *Manual de gestión de la seguridad operacional, Doc 9859*
- *Informe de la Reunión RASG-PA/6*
- *Sitio web del RASG-PA [www.rasg-pa.org/](http://www.rasg-pa.org/)*

**Objetivo  
Estratégico**

*Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: A – Seguridad operacional*

## **1. Introducción**

1.1 El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) fue establecido en noviembre de 2008 para apoyar el establecimiento y la operación de un sistema de seguridad operacional basado en la performance en la región Panamericana.

1.2 El RASG-PA se basa en el Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación y en la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial. Utiliza los objetivos y mejores prácticas de estos dos Planes para desarrollar su programa de trabajo con una perspectiva regional Panamericana.

## **2. Descripción**

2.1 La misión del RASG-PA es mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil en la región Panamericana, mediante la coordinación y cooperación de todas las partes interesadas de la aviación bajo el liderazgo de la OACI.

2.2 La visión del RASG-PA es involucrar a todas las partes interesadas en la seguridad operacional 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 mediante la armonización y la coordinación de esfuerzos dirigidos a mitigar los riesgos de seguridad operacional y promover la implementación de iniciativas de seguridad operacional por todas las partes interesadas.

2.3 La membresía del RASG-PA incluye representantes de todos los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, la OACI, las organizaciones internacionales y la industria, tales como: el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Airbus, la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), 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).

2.5 Para llevar a cabo su trabajo, el RASG-PA ha establecido los siguientes equipos:

- Equipo Regional de Seguridad Operacional para la Aviación - Panamérica (PA-RAST)
- Grupo de análisis de la información (IAT)
- Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional (ASTT)
- Equipo para el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)

## **3. Discusión**

3.1 La tercera edición del Reporte Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA 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).

3.2 Estas tres áreas de riesgo están consideradas dentro de las prioridades más importantes del programa de trabajo del RASG-PA, mediante el desarrollo de iniciativas para mejorar la seguridad operacional (SEI) y los planes de implementación detallados (DIP) correspondientes, los cuales son liderados de manera voluntaria por los miembros del RASG-PA. Varias de estas tareas han sido concluidas exitosamente, lo que ha llevado al desarrollo e implementación de iniciativas para mejorar la seguridad operacional adicional, para lo cual RASG-PA solicita encarecidamente la participación de las partes interesadas.

3.3 Se debería tomar nota, que aún con la limitación de recursos económicos y en especie, y la poca participación de las autoridades de aviación civil de los Estados en las actividades y proyectos de RASG-PA, el grupo ha sido capaz de llevar a cabo con gran éxito las tareas encomendadas con un gran compromiso y dedicación. Entre los resultados entregables del RASG-PA se destacan los siguientes:

- Cuatro Cumbres Panamericanas sobre Seguridad Operacional de la Aviación.
- Tres ediciones del Reporte Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA. (2010, 2011 y 2012)
- Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger 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 para los explotadores.
- Siete talleres/seminarios de seguridad operacional de la aviación.
- Herramienta sobre piloto monitoreando.
- Material de orientación para el Mantenimiento de pistas en conformidad con el Anexo 14 de la OACI.
- Publicación de material de instrucción de seguridad operacional de la aviación en el sitio web del RASG-PA: [www.rasg-pa.org/](http://www.rasg-pa.org/).
- Instrucción CFIT normalizada a los explotadores de la región.
- Publicación de avisos de seguridad operacional (RSA) del RASG-PA:
- Equipos de seguridad operacional de pista (RST) en marcha en los Aeropuertos Internacionales de la Ciudad de México (MMMX), México; Montego Bay (MKJS), Jamaica; Quito (SEQU), Ecuador; Lima (SPIM), Perú, y Costa Rica (MROC).
- Primer Seminario sobre Legislación Aeronáutica.

3.4 El RASG-PA además está trabajando en coordinación con varias entidades, en proyectos diversos 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)
- Comisión de investigación para la prevención de accidentes e incidentes de aviación en Centroamérica
- Intercambio de datos de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA)
- Reducción del choque con aves

3.5 El RASG-PA está cumpliendo su objetivo de mejorar la seguridad operacional en la región Panamericana reduciendo la duplicación de esfuerzos y el gasto de recursos humanos y financieros.

3.6 Los informes de las reuniones de los grupos de trabajo del RASG-PA, así como el material y la documentación relacionada con las actividades detalladas del grupo incluyendo el material de instrucción, y el calendario de actividades para el 2013 se encuentran en el sitio de RASG-PA: [www.rasg-pa.org](http://www.rasg-pa.org)

#### **4. Conclusión**

4.1 La Región Panamericana tiene muchos desafíos para mejorar los niveles de seguridad operacional de una manera significativa, tales como:

- algunos Estados presentan bajos niveles de Implementación efectiva (EI) de los 8 elementos críticos, según muestran los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, Enfoque de Observación Continua (USOAP/CMA) y las Misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM);
- existen deficiencias en la infraestructura sin resolver por largos períodos de tiempo, según se muestra en la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD);
- existen problemas de recursos humanos y de presupuesto; y
- existen demoras en la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) de la OACI y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

4.2 En general, la participación por parte de los Estados en las actividades del RASG-PA es insuficiente, considerando que los Grupos Regionales sobre Seguridad Operacional de la Aviación cumplen con la aprobación por parte del Consejo de la OACI de atender las cuestiones mundiales de seguridad operacional de la aviación desde una perspectiva regional. De ahí su relevancia como el punto focal sobre seguridad operacional en la Región Panamericana para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos dirigidos a reducir los riesgos de la seguridad operacional de la aviación.

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

#### **5. Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada;
- b) participar y apoyar los proyectos de capacitación, actividades e iniciativas; y
- c) designar los representantes adecuados para los Grupos del RASG-PA/ASTT.