



**Séptima Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamérica (RASG-PA/7)**
Willemstad, Curazao, 11 - 12 de septiembre de 2014

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Informes del ESC y de los Grupos de trabajo de RASG-PA
3.3 Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)**

INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ASR) DEL RASG-PA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta:	
<ul style="list-style-type: none">• Los resultados de Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR), Cuarta Edición• Las decisiones del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA con respecto a la 5ta Edición del ASR• El plan de trabajo para la producción de la 5ta Edición del Informe	
Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Reunión RASG-PA/02• Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA• Informe de la Reunión RASG-PA/04• Informe de la Reunión RASG-PA/ESC/16• Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASP) de la OACI• Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) del ISSG

1. Introducción

1.1 La última edición del Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASP) de la OACI contiene las siguientes 4 áreas de seguridad operacional con objeto de mejora:

- Estandarización
- Colaboración
- Inversión
- Intercambio de información

1.2 Estas cuatro áreas deben ser trabajadas, primero, con un enfoque de vigilancia de la seguridad operacional por un periodo estimado de implementación hasta el 2017, donde los Estados deberían lograr tener sistemas efectivos de vigilancia de la seguridad operacional hasta alcanzar un nivel de cumplimiento del 60% de las auditorías de la OACI, y donde la industria y los Estados intercambien información de seguridad operacional. Tanto la Declaración de Bogotá como la Declaración de Puerto España, contienen la meta de lograr el 80% en el promedio de cumplimiento de las Regiones SAM y CAR, respectivamente.

1.3 Entre el 2017 y el 2022, todos los Estados deberían tener implementados sus SSP y los RASG haber incorporado programas de gestión de la seguridad operacional.

1.4 A partir del 2022 hasta el 2027, debería alcanzarse un nivel suficiente para trabajar en modelos predictivos de sistemas de gestión de la seguridad operacional.

1.5 Esta visión ha sido la base del trabajo del RASG-PA desde sus inicios mediante la adopción de un enfoque proactivo y/o predictivo en la evaluación del riesgo para formular estrategias de seguridad operacional en base a información recopilada y analizada de seguridad operacional.

1.6 Desde sus inicios, el RASG-PA concluyó que un informe anual de seguridad operacional (ASR) debería ser desarrollado bajo un ambiente de **colaboración** e **intercambio de información** de seguridad operacional.

1.7 Este informe contendría las siguientes 3 secciones:

- Reactiva
- Proactiva
- Predictiva

1.8 Inicialmente, el informe contenía en su mayoría información reactiva y, en la medida en que el intercambio de información fue mejorando y se lograba un mayor nivel de madurez en lo que a gestión de la seguridad concierne, se esperaba poder transitar hacia un ambiente más predictivo. Se esperaba que en un período de cinco años o más se lograría este nivel de madurez. Al estar preparándose la quinta edición del ASR podemos concluir que se ha logrado alcanzar este nivel de madurez. La quinta edición del informe del ASR contiene una mayor cantidad de inteligencia de seguridad operacional producida a través del procesamiento de datos reactivos, proactivos y predictivos que ayuda a la Región a la identificación, priorización e implementación de medidas de mitigación de riesgos de seguridad operacional en la Región.

1.9 Este producto del RASG-PA ha sido adoptado en otras regiones del mundo que están iniciando sus RASGs; de igual forma, la sede de la OACI publica un informe anual global de seguridad operacional.

1.10 Se esperaría también que los Programas de Seguridad Operacional de los Estados, como parte de sus procesos nacionales de gestión de la seguridad operacional, concuerden con las ventajas de producir un informe nacional de seguridad operacional dividido en secciones que reflejen los procesos de análisis de información reactiva, proactiva y predictiva, como una forma de poder identificar tendencias, ayudar en la toma de decisiones y medir la madurez que va alcanzando el sistema de gestión. De esta forma, transitar desde la toma de decisiones inicial, basada en información reactiva, a un ambiente donde se tomen decisiones con base en una combinación de fuentes de información reactiva, proactiva y predictiva.

2. Cuarta edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA

2.1 La cuarta edición del informe anual de seguridad operacional del RASG-PA fue publicada y distribuida en la Vigésima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/20), llevada a cabo en Washington, D.C., Estados Unidos, 15 al 16 de julio de 2014.

2.2 El ASR quinta edición está en proceso de desarrollo y va a contener una cantidad mayor de información predictiva, producto del intercambio de información que se ha logrado acordar entre el RASG-PA, ASIAS e IATA.

3. Metodología para el desarrollo del ASR basado en el intercambio de información en un ambiente colaborativo

3.1 El desarrollo del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA, requiere una participación activa de los integrantes del equipo, conducente a un análisis conjunto de los datos de seguridad operacional proporcionados por las diferentes fuentes de información, utilizando para su evaluación las métricas específicamente desarrolladas. Igualmente, permitirá establecer una visión compartida para identificar y resaltar las principales áreas de interés, clasificándolas según su origen en reactivas, proactivas o predictivas.

3.2 Del 16 al 27 de junio de 2014, el equipo que desarrolla el ASR se reunió en la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica en Lima para trabajar en el desarrollo de la quinta edición del ASR.

3.3 En el desarrollo de esta quinta edición del ASR, se utilizaron datos proporcionados por OACI, Boeing, IATA y CARSAMMA, para las distintas secciones del informe. En particular, esta edición muestra un incremento en la data de la sección de información predictiva, concordante con la maduración de los sistemas de captura y análisis de datos de seguridad operacional de la Región Panamericana.

3.4 La quinta edición del ASR muestra que las principales categorías de interés para la Seguridad Operacional en la Región continúan siendo Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I), Salida de Pista (RE) e Impacto Contra el Terreno sin Pérdida de Control (CFIT), a las que se agrega Colisión/Cuasicolisión en Vuelo (MAC).

3.5 En la Quinta Edición del ASR, se produce un cambio relativo a versiones anteriores, ya que a través del análisis de información proactiva y predictiva, se resaltan precursores para las categorías de interés, tales como Aproximaciones no estabilizadas (precursores de RE) o eventos relacionados con EGPWS (precursor de CFIT) o TCAS RA (precursores de MAC).

3.6 Adicionalmente, la sección reactiva mantiene información valiosa sobre estadísticas de accidentes de los últimos diez años. Por su parte la sección proactiva contiene el resultado y análisis del cumplimiento por parte de los Estados de las normas y procedimientos de la OACI producto del Programa USOAP. Asimismo, se incluye una sección con los resultados del Programa IOSA de la IATA. Se espera que la Quinta Edición del ASR sea publicada antes de concluir el año 2014.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al RASG-PA/7 a:

- a) tomar nota sobre la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) solicitar a los Estados a que consideren la producción y publicación de informes anuales nacionales de seguridad operacional como parte del proceso de SSP de los Estados.

— FIN —