



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

DGAC/CAP/98 — NE/12  
09/01/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá  
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 3**

**del orden del día: Gestión de la seguridad operacional**

3.1 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica  
(RASG-PA)

**GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN —  
PANAMÉRICA (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

En esta nota de estudio se presentan los resultados de las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA). El RASG-PA desarrolla iniciativas y proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación valiéndose del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI como guía para reducir los riesgos a la seguridad operacional a fin de disminuir el índice de accidentes mortales en Panamérica (regiones NAM, CAR y SAM de la OACI). La participación de los Estados/Territorios, los organismos internacionales y la industria en las actividades del RASG-PA ha sido un factor determinante para mejorar la seguridad operacional en Panamérica.

<b>Acción:</b>	La acción sugerida se presenta en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI (GASP) de la OACI</li><li>• Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i></li><li>• Informe de la Reunión Plenaria Anual RASG-PA/7, Willemstad, Curazao, 11 al 12 de septiembre de 2014</li><li>• Página web de RASG-PA: <a href="http://www.icao.int/rasgpa">www.icao.int/rasgpa</a></li></ul>

## 1. Introducción

1.1 El RASG-PA se creó en noviembre de 2008 para contribuir al desarrollo y funcionamiento de un sistema de seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana.

1.2 Su misión es fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil en la Región Panamericana mediante la coordinación y la colaboración de todos los actores de la aviación bajo la dirección de la OACI.

1.3 La visión del grupo es que todos los actores de la aviación trabajen para reducir los riesgos de seguridad operacional en Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y Sudamérica desplegando esfuerzos armonizados y coordinados de mitigación dirigidos a promover la ejecución de iniciativas de seguridad operacional.

1.4 El RASG-PA toma el GASP de la OACI como guía para formular su programa de trabajo con una perspectiva regional.

1.5 El RASG-PA está integrado por representantes de todos los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y SAM de la OACI y de organismos internacionales y de la industria, entre los que se cuentan Air Safety Support International (ASSI) del Reino Unido, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Airbus, la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), Boeing, la Organización de Servicios de Navegación Aérea (CANSO), el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), Embraer, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP).

1.6 El Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA se compone de dos copresidentes que representan a los Estados/Territorios y a las organizaciones internacionales y la industria, respectivamente, cuatro vicepresidentes en representación de los Estados y representantes de organismos internacionales. Actualmente, la copresidencia corresponde a Curazao y Boeing, y las cuatro vicepresidencias a Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos. La OACI se encuentra representada a través de sus oficinas regionales NACC (Secretaría) y SAM.

1.7 Para desarrollar sus actividades el RASG-PA estableció equipos que se encargan de (véase el **Apéndice A**):

- a) el informe anual de seguridad operacional — Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)
- b) la instrucción en seguridad operacional de la aviación — Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASST)
- c) el análisis de la información — Equipo de Análisis de Asuntos (IAT)
- d) la seguridad operacional de la aviación regional — Panamérica — Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)

## 2. Análisis

### 2.1 Prioridades y metas regionales de seguridad operacional

2.1.1 Las prioridades y metas regionales de seguridad operacional que se han fijado las Regiones SAM y NAM/CAR se basan en el GASP y están plasmadas en dos documentos. Para la Región SAM, la 13ª reunión de las Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/13, Colombia) aprobó las metas que figuran en la *Declaración de Bogotá* de diciembre de 2013 (véase el **Apéndice B**). Poco tiempo después se fijaron metas para las Regiones NAM y CAR mediante la *Declaración de Puerto España*, realizada por la 5ª reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/5) que se celebró en Trinidad y Tabago en abril de 2014 (véase el **Apéndice C**).

2.1.2 La quinta edición del informe anual de seguridad operacional (ASR) del RASG-PA revela que los tres riesgos principales en la Región Panamericana siguen siendo la Excursión de la pista (RE), el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la Pérdida de control en vuelo (LOC-I). Asimismo, se identificó la Colisión en vuelo (MAC) como un área de riesgo emergente en la Región Panamericana.

2.1.3 Estas cuatro áreas de riesgo constituyen las prioridades del programa de trabajo del RASG-PA mediante el desarrollo de las Iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) y los correspondientes Planes detallados de implementación (DIP) y sus resultados entregables.

2.1.4 La meta de seguridad operacional del RASG-PA es “utilizando como referencia el 2010, reducir el riesgo de mortalidad para las operaciones Parte 121 o equivalentes en 50% para el año 2020 en Latinoamérica y el Caribe”. Considerando lo siguiente:

- a) se entiende por riesgo de mortalidad el equivalente de pasajeros fallecidos por millón de salidas;
- b) el nivel de referencia del riesgo de mortalidad (promedio de cinco años) era de 0.6 en 2010 para Latinoamérica y el Caribe;
- c) la meta del RASG-PA es alcanzar un riesgo de mortalidad de 0.3 en el 2020 en Latinoamérica y el Caribe;
- d) se calcula que las SEI aplicadas en el período 2009-2013 permitieron reducir el riesgo de mortalidad en un 24% en Latinoamérica y el Caribe; y
- e) el riesgo de mortalidad calculado hasta 2013 es de 0.4 en Latinoamérica y el Caribe.

2.1.5 Las prioridades y metas regionales de seguridad operacional del RASG-PA promueven la recopilación de datos para los nuevos cuadros de mando regionales desarrollados por la OACI. Para mayor detalle visite: <http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>

### 2.2 Actividades e iniciativas del RASG-PA para mejorar la seguridad operacional

2.2.1 Aun contando con recursos limitados y baja participación de las autoridades de aviación civil en sus actividades y proyectos, el RASG-PA ha logrado con gran compromiso y dedicación llevar a cabo sus tareas.

2.2.2 Entre los principales resultados de las actividades del RASG-PA pueden citarse las siguientes:

- a) cinco cumbres panamericanas de seguridad operacional de la aviación;
- b) cinco ediciones del informe anual de seguridad operacional del RASG-PA;
- c) propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional;
- d) *Guía práctica para la reducción del riesgo de salida de pista (RERR)* (2ª versión);
- e) encuestas a los explotadores aéreos sobre las políticas relativas a las maniobras de motor y al aire y de aproximación inestable para formular estrategias de mitigación;
- f) distribución del *Manual de maniobras avanzadas* a todos los explotadores aéreos;
- g) realización de diez seminarios/talleres del RASG-PA sobre seguridad operacional de la aviación;
- h) *Guía práctica del piloto monitoreando*;
- i) *Manual de orientación sobre el mantenimiento de pistas* con arreglo a las disposiciones del Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI;
- j) material didáctico para instrucción en seguridad operacional de la aviación disponible en el sitio web del RASG-PA;
- k) normalización de la instrucción en CFIT que brindan los explotadores de toda la región;
- l) cuatro documentos de Asesoramiento en seguridad operacional (RSA) del RASG-PA
- m) Equipos de seguridad operacional en la pista (RST) creados en diversos aeropuertos;
- n) primer Seminario de legislación aeronáutica para la protección de la información sobre seguridad operacional;
- o) el RASG-PA firmó el primer Memorando de acuerdo (MOU) con el Equipo Estadounidense de Seguridad de la Aviación Comercial (U.S. CAST) sobre intercambio de información (ASIAS); y
- p) el RASG-PA firmó un MOU con la IATA sobre intercambio de información de la base de datos FDX (datos de vuelo).

2.2.3 En colaboración con varios miembros del RASG-PA, el grupo también trabaja en otros proyectos que apuntan a reforzar la seguridad operacional, como:

- a) el uso uniforme de la fraseología normalizada en español e inglés de acuerdo con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) de la OACI;
- b) el establecimiento de una Comisión centroamericana para la prevención e investigación de accidentes e incidentes;
- c) un programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQC) en Centroamérica;
- d) un programa de reducción de los choques con aves; y
- e) la formulación de indicadores para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil.

2.2.4 Los materiales didácticos y documentación del RASG-PA están publicados en el sitio web del grupo: [www.icao.int/rasgpa](http://www.icao.int/rasgpa).

## 2.3 Desafíos regionales del RASG-PA

2.3.1 Son muchos los desafíos que se plantean en la Región Panamericana para mejorar los niveles de seguridad operacional, tales como fortalecer el grado de Implementación efectiva (EI) de los ocho Elementos críticos (CE) según los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, aumentar los recursos humanos y económicos de los Estados, y acelerar la implementación de los Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de la OACI en los Estados y los proveedores de servicios, respectivamente.

## 3. Conclusión

3.1 El RASG-PA está alcanzando su objetivo de reforzar la seguridad operacional en la Región Panamericana reduciendo la duplicación de esfuerzos en recursos humanos y económicos.

3.2 El grupo actúa como punto focal de los asuntos relativos a la seguridad operacional en la Región Panamericana, velando por la armonización y coordinación de las actividades para reducir los riesgos a la seguridad operacional mediante un esfuerzo de colaboración de todos los actores que intervienen en la aviación.

3.3 La coordinación de las actividades y el intercambio de información con la Sede de la OACI, el Grupo Regional de Ejecución y Planificación de la Región del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) y las respectivas Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) están en manos de la Secretaría, con lo que se evita la redundancia y se hace un uso óptimo de los recursos.

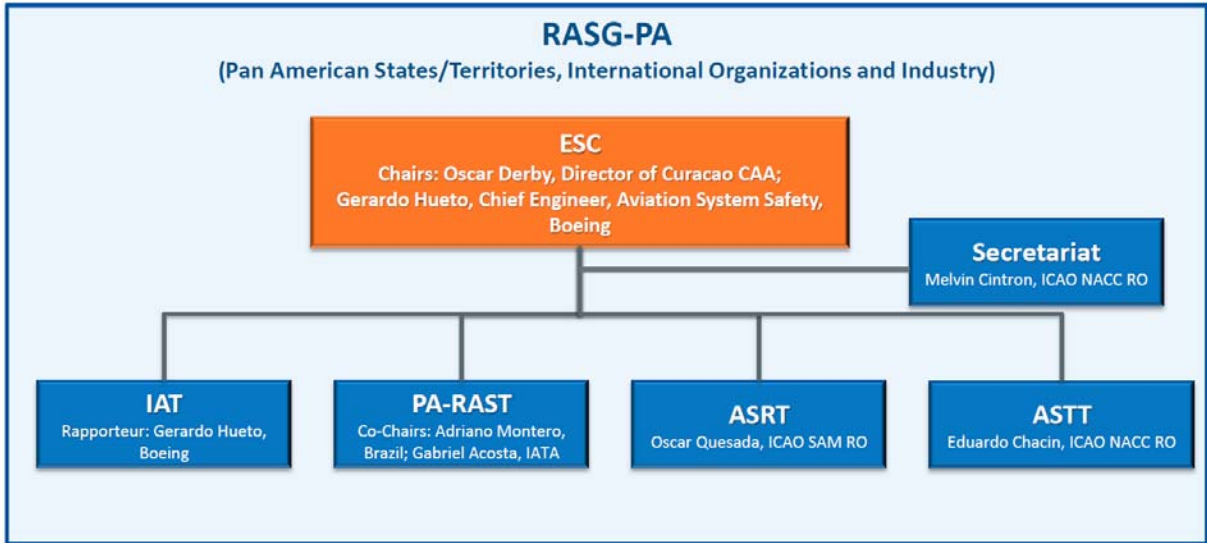
3.4 El éxito y la continuidad del RASG-PA y el consecuente fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana dependerán del compromiso, la participación y los aportes de sus miembros.

## 4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los avances en materia de seguridad operacional alcanzados por el RASG-PA;
- b) apoyar la labor del RASG-PA mediante una mayor participación efectiva en sus actividades;
- c) informar a la Secretaría de RASG-PA acerca del punto focal para RASG-PA por parte de su organización (refiérase al **Apéndice B**); y
- d) participar en la 6ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación y en la Octava Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA/8), a celebrarse en Medellín, Colombia, del 23 al 26 de junio de 2015.

## APÉNDICE A ORGANIGRAMA DEL RASG-PA



ESC: Comité Directivo Ejecutivo; IAT: Equipo de Análisis de Asuntos; PA-RAST: Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación; ASRT: Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional; ASTT: Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación.

---

**APÉNDICE B**

**PUNTOS DE CONTACTO (POCs) DEL RASG-PA**

Estado/Territorio/Organización  
Internacional \_\_\_\_\_

**1. Director de Seguridad Operacional**

**2. PoC RASG-PA**

Nombre: \_\_\_\_\_

Cargo/Departamento: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_

Correo electrónico: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_