



RASG-PA ESC/23

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN - PANAMÉRICA
(RASG-PA)

VIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL
COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO
(RASG-PA ESC/23)

SUMARIO DE DISCUSIONES

Miami, Estados Unidos

19 al 20 de marzo de 2015

Presentado por la Secretaría

Marzo 2015

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o relacionados con la delimitación de sus fronteras o límites.

Reunión RASG-PA ESC/23
Sumario de Discusiones

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fecha | 19 – 20 de marzo de 2014 |
| Lugar | Miami, Estados Unidos |
| Apertura de la Reunión | <p>A la Reunión asistieron 30 participantes de 7 Estados/Territorios y 5 organizaciones internacionales e industria. La lista de participantes se incluye en el Apéndice A.</p> <p>El Sr. Eduardo Iglesias, ALTA, dio la bienvenida a los participantes a la Reunión.</p> <p>El Sr. Melvin Cintron se presentó como el Director Regional recientemente nombrado de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la OACI y Secretario del RASG-PA, dio la bienvenida a los delegados y extendió su agradecimiento a ALTA en nombre del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) por auspiciar la Reunión.</p> <p>Los señores Oscar Derby, Curazao, y Gerardo Hueto, Boeing, como Co-Presidentes del RASG-PA/ESC, representando a los Estados/Territorios y a las Organizaciones Internacionales/Industria respectivamente, presidieron la Reunión.</p> <p>El Sr. Melvin Cintron fungió como Secretario de la Reunión y fue apoyado por los señores Oscar Quesada, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional SAM de la OACI y Eduardo Chacin, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo.</p> |
| Temas de Discusión | |
| Cuestión 1 del Orden del Día: | <p>Aprobación del Orden del día provisional</p> <p>1.1 El Co-Presidente, Organizaciones Internacionales e Industria, presentó la NE/01, invitando a los participantes a aprobar el orden del día y horario provisionales. La Reunión aprobó el orden del día y el horario con los siguientes cambios: Cuestión 10 del Orden del Día — Otros asuntos fue reprogramada al primer día de la Reunión después de la Cuestión 2 del Orden del Día.</p> |
| Cuestión 2 del Orden del Día: | <p>Revisión de Conclusiones y Decisiones válidas del RASG-PA y ESC, y Acciones a tomar del ESC</p> <p>2.1 La Secretaría presentó la NE/02 sobre el estado de las Conclusiones y Decisiones del RASG-PA y del RASG-PA/ESC, las cuales fueron revisadas y actualizadas por la Reunión.</p> <p>2.2 La lista de conclusiones y decisiones válidas del RASG-PA y del ESC se presentan en el Apéndice B y C respectivamente.</p> |

**Cuestión 3 del
Orden del Día:****Informes de los Grupos de trabajo del RASG-PA****3.1 Pan-América — Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)**

3.1.1 El Co-Presidente del PA-RAST, Organizaciones Internacionales/Industria, proporcionó una actualización sobre las actividades que han ocurrido desde la Reunión RASG-PA/ESC/19 celebrada en Miami, Estados Unidos, del 17 al 18 de marzo de 2015, y la Reunión IAT/9 llevada a cabo en el mismo lugar el 16 de marzo de 2015.

3.1.2 Se informó a la Reunión que el Equipo de Análisis de Información (IAT) revisó la base de datos del *Aviation Safety Information Analysis and Sharing* (ASIAS) y la base de datos de IATA, *Flight Data eXchange* (FDX) para monitorear los “hot spots” previamente identificados con relación a aeropuertos (6) y espacio aéreo (4). En esta ocasión no se identificó una tendencia regional emergente.

3.1.3 En ese sentido, IATA presentó la NE/04 que mencionaba que RASG-PA tiene la oportunidad de acceder a datos/información valiosa, la cual debe utilizarse de una manera táctica para resolver asuntos identificados como los “hot spots”. La implementación de un “Equipo táctico” para acercarse al trabajo de estos lugares en particular, podría ser la manera más efectiva de dirigir y gestionar las mejoras de la seguridad operacional. La Reunión estuvo de acuerdo con este enfoque centrado en hacer frente a los problemas. Este Equipo táctico del RASG-PA debe ser bien planeado y priorizado, y debe contar con los recursos adecuados, incluyendo los fondos, y su efectividad deberá ser monitoreada.

3.1.4 IATA presentó los resultados de su Informe de Seguridad Operacional 2014, el cual mostró que las tendencias mundiales y regionales son buenas y estables.

3.1.5 La Reunión fue informada sobre el trabajo en curso que están llevando a cabo los Equipos de mejoramiento de la seguridad operacional (SET) con relación al desarrollo de los Planes de implementación detallados (DIP) relacionados con la Pérdida de control — en vuelo (LOC-I) y el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), los cuales se encuentran en progreso como se ha programado. Con relación a la Excursión de pista (RE), la Oficina Regional SAM de la OACI informó que no se ha obtenido mucho progreso debido a la falta de recursos humanos. La Reunión ofreció asistencia en este sentido.

3.1.6 La Reunión discutió la campaña de la OACI “Que ningún país se quede atrás” (NCLB), la cual está orientada para asistir a los Estados en la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y el rol de RASG-PA es llevar el mensaje a las Autoridades de aviación civil (AAC).

3.1.7 La Reunión también mostró preocupación por la falta de participación activa de las AAC en las actividades de RASG-PA, tal y como en los SET para desarrollar DIP, y también por la falta de implementación. Se discutieron varias estrategias. La Reunión acordó que la falta de voluntad política afectará negativamente el buen trabajo que el RASG-PA está haciendo para mejorar la seguridad operacional. Por lo tanto, se necesita un enfoque de alto nivel hacia abajo para resolver estos asuntos.

3.1.8 La Reunión tomo la siguiente decisión:

**DECISIÓN
RASG-PA/ESC/23/D/1 IMPLEMENTACIÓN DEL
CONCEPTO DE "EQUIPO TÁCTICO
DEL RASG-PA"**

Que RASG-PA implemente un concepto "Equipo Táctico del RASG-PA" para trabajar los "hot spots" identificados como una manera efectiva de establecimiento de metas, gestión y monitoreo de mejoras de seguridad operacional en lugares particulares.

3.2 Equipo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)

3.2.1 La Oficina Regional SAM de la OACI informó al ESC que el borrador final del Informe anual sobre seguridad operacional (ASRT) — 5ta Edición está listo para ser enviado a la editorial.

3.2.2 La Reunión acordó imprimir 500 copias para ser distribuidas durante la 6^{ta} Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación (PAASS) y el resto para ser enviadas a representantes de alto nivel, según lo determine RASG-PA.

3.3 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)

3.3.1 La Secretaría presentó la NE/03 para informar a la Reunión sobre las actividades conducidas por el ASTT de RASG-PA desde la Reunión ESC/22 y las actividades planificadas para el resto del 2015.

3.3.2 La Reunión discutió la efectividad de los Seminarios de Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA. La Reunión fue informada que esos seminarios son parte de la estrategia de mitigación para reducir las áreas principales de riesgo determinadas por RASG-PA y que varios de los DIP están relacionados con la instrucción.

3.3.3 La Secretaría consideró esencial para la implementación exitosa de las Iniciativas para aumentar la seguridad operacional (SEI) de RASG-PA que sean respaldadas por seminarios y/o iniciativas de instrucción para promoverlas en la comunidad de la aviación y así alcanzar el nivel deseado de la seguridad operacional.

3.3.4 La Secretaría informó a la Reunión que varios de los resultados de los DIP de RASG-PA están relacionados con instrucción. Por lo tanto, el rol del ASTT es clave para asistir a los Estados/Territorios y partes interesadas en la implementación de estrategias de mitigación para las áreas principales de mayor riesgo basadas en datos identificadas por RASG-PA. Esto se hace mediante la participación permanente de expositores miembros de RASG-PA.

3.3.5 La Reunión también discutió la incorporación de otros actores, tales como universidades, colegios y academias de aviación en las actividades de instrucción de RASG-PA, en el próximo Seminario de Seguridad Operacional de la Aviación de RASG-PA a celebrarse por segundo año consecutivo en el campus de la Nova Southeastern University (NSU) en Fort Lauderdale, Estados Unidos, del 20 al 21 de mayo de 2015, con el apoyo de EMBRAER y otras partes interesadas.

3.3.6 La Reunión acordó suspender temporalmente las actividades del ASTT de RASG-PA. Referirse a la Decisión RASG-PA/ESC/23/D/4 en la Cuestión 10 del Orden del Día.

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Informe de los Proyectos del RASG-PA

4.1 Intercambio de Información del Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) (PASO)

4.1.1 Costa Rica presentó la NE/08 para actualizar al ESC sobre las actividades en curso de PASO para reducir los riesgos de seguridad operacional en el aeropuerto MROC, San José, Costa Rica.

4.1.2 Costa Rica alentó al RASG-PA a promover la activación de los grupos de intercambio de datos, tal como PASO en otros Estados de Centro América, coordinados por COCESNA/ACSA con la colaboración de los Equipos de seguridad operacional de pista (RST), como sea aplicable para mejorar la seguridad operacional de Centro América.

4.1.3 La Reunión acordó sobre el beneficio de este tipo de iniciativas locales y regionales.

4.2 Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Centroamérica

4.2.1 Debido a la ausencia de COCESNA/ACSA, este asunto no fue discutido.

4.3 Desarrollo de métricas para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil

4.3.1 La Oficina Regional SAM de la OACI informó al ESC sobre el progreso del proyecto e informó que la Encuesta sobre la Métrica Regional del Fortalecimiento Institucional fue respondida por varios Estados en la Región Panamericana, y que el análisis de la información recibida está en curso.

4.3.2 Un informe sobre el avance será presentado en la Reunión ESC/24.

4.4 Proyecto de Información de Seguridad Operacional de las Regiones CAR y SAM

4.4.1 Flight Safety Foundation (FSF) proporcionó una actualización sobre los planes para iniciar la actividad en las Regiones CAR y SAM. Solicitó el apoyo de todas las partes interesadas para identificar y tratar los asuntos que rodean la recolección, análisis, protección y uso de la información de seguridad operacional en las Regiones antes mencionadas.

Cuestión 5 del Orden del Día:

6^{ta} Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación (PAASS)

5.1 ALTA actualizó a la Reunión sobre el avance de la coordinación de la 6^{ta} PAASS a celebrarse en Medellín, Colombia, del 22 al 25 de junio de 2015, incluyendo la cuestión del día provisional y las actividades que se llevarán a cabo durante esa semana.

5.2 Debido al bajo número de registros, ALTA alentó a la Reunión a promocionar la Cumbre considerando el compromiso con Colombia y otras partes colombianas.

5.3 Considerando las restricciones presupuestarias, ALTA recordó a la Reunión sobre el cobro aprobado de US\$100 por representante de las AAC para la 6^{ta} PAASS.

5.4 La Secretaría informó que la invitación para la 6^{ta} PAASS y la RASG-PA/8 fue enviada y que la coordinación con ALTA para los diferentes eventos planeados a ser celebrados durante la semana de la Cumbre se encuentra en curso.

5.5 La información sobre la 6^{ta} PAASS se encuentra disponible en <http://www.alta.aero/safety/2015/home.php> and <http://icao.int/NACC/Pages/meetings-2015-rasgpa8.aspx>

Cuestión 6 del Orden del Día:

Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) 2015

6.1 La Secretaría se refirió a la NI/2, en donde se presentaron las recomendaciones de Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2015), celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, Canadá, del 2 al 5 de febrero de 2015.

6.2 Los Co-Presidentes informaron a la Reunión sobre la HLSC/15-NE/14, presentada por los Co-Presidentes del RASG-PA, con relación a la aportación consolidada de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional (RASG) sobre el proceso actualizado del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP) de la OACI. La NE enfatizó la importancia de mantener un nivel adecuado de continuidad y estabilidad en el proceso de actualización para asegurar una implementación efectiva de la estrategia de seguridad operacional de la aviación y las políticas contenidas en el GASP.

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

6.3 Los Co-Presidentes también informaron a la Reunión sobre la presentación realizada de RASG-PA, y la necesidad de coordinación y colaboración adicional entre los RASG y los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para asegurar la interoperabilidad para la implementación más segura y eficiente de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), y la recomendación que los RASG y PIRG actualicen sus manuales de procedimientos respectivos para incorporar su mecanismo de coordinación.

Estado del Plan Estratégico del RASG-PA

7.1 Brasil presentó el documento revisado del Plan Estratégico de RASG-PA y su presentación asociada.

7.2 La Reunión discutió el plan presentado y con base en discusiones anteriores (referirse a la Cuestión 10.1 de Orden del Día) acordó la creación del Equipo de trabajo de planeación estratégica de RASG-PA (RSP-TF), que estará integrado por Brasil (Relator), Costa Rica, Chile, Estados Unidos, Honduras, ALTA, Boeing, CANSO y IATA.

7.3 Como fue presentado por Brasil, el RSP-TF estará a cargo de:

1. Coordinar los Componentes de identificación de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (SWOT) de RASG-PA
2. Validar los objetivos
3. Consolidar las declaraciones de la visión y misión de RASG-PA
4. Revisar de los principios del RASG-PA (objetivos y estrategias)
5. Plan de recursos y asignación
6. Enmendar el Manual de Procedimientos del RASG-PA

7.4 Los resultados del RSP-TF serán el Plan Estratégico del RASG-PA y la versión revisada del Manual de Procedimientos del RASG-PA, los cuales serán presentados en el ESC/24.

7.5 La Reunión acordó que el Plan de Comunicación de RASG-PA debe ser integrado a su Plan Estratégico.

7.6 Por lo tanto, la Reunión acordó reemplazar la RAS-PA/ESC/18/D/2 y aprobó la siguiente decisión:

DECISIÓN
RASG-PA/ESC/23/D/2 PLAN ESTRATÉGICO DEL RASG-PA

Que RASG-PA revise el borrador del Plan Estratégico de RASG-PA presentado por Brasil para desarrollar el documento consolidado sobre el Plan Estratégico de RASG-PA, el cual será realizado por el Grupo de Trabajo de Planeación Estratégica de RASG-PA (RSP-TF).

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Plan de Comunicación del RASG-PA

8.1 FSF y ALTA presentaron la NE/05 y realizó una presentación con relación al Proyecto del Boletín de RASG-PA.

8.2 La Reunión acordó que aunque RASG-PA ha producido varios eventos y productos de alta calidad abordando la reducción de accidentes de la aviación en las Regiones CAR y SAM, el nivel de implementación y las mejoras actuales de la seguridad operacional de la aviación son difíciles de medir. Por lo tanto, hay una necesidad de comunicar de una manera más extensa y efectiva las iniciativas de las mejoras de la seguridad operacional fomentadas por RASG-PA y los resultados de los esfuerzos para mejorar la seguridad operacional y mejorar la visibilidad del RASG-PA.

8.3 La propuesta realizada por ALTA y FSF incluyó varias iniciativas como:

1. Rediseñar o actualizar las páginas de RASG-PA en el sitio web de la OACI.
2. Publicar las iniciativas de las mejoras de seguridad operacional de RASG-PA, los informes anuales de seguridad operacional; etc. en Skybrary.
3. Trabajar con los expertos web de la OACI para optimizar los buscadores, para dirigir el tráfico en el sitio web del RASG-PA.
4. Trabajar con los editores de AeroSafety World de FSF para publicar artículos regulares sobre las iniciativas y logros del RASG-PA en las ediciones impresas y digitales de la revista.
5. Desarrollar y distribuir el boletín electrónico de RASG-PA.

8.4 La Reunión estuvo de acuerdo con la propuesta, y que el Plan de Comunicación de RASG-PA debe ser integrado en su Plan Estratégico como se mencionó en la Cuestión 7 del Orden del Día.

8.5 Se presentará una actualización en la Reunión ESC/24.

8.6 Con relación a la Decisión RASG-PA/ESC/18/D/1: *Plan Estratégico de Comunicaciones de RASG-PA*, la Reunión acordó reemplazar esta decisión y aprobó la siguiente:

**DECISIÓN
RASG-PA/ESC/23/D/3 PLAN DE COMUNICACIÓN DEL
RASG-PA**

Que el RASG-PA desarrolle un Plan de Comunicaciones integrado con el Plan Estratégico de RASG-PA para diseminar la información a los Estados y partes interesadas para asegurar comunicaciones consistentes y directas con el objetivo de mejorar las comunicaciones en relación a los resultados del RASG-PA o solicitudes por parte de los Estados y la industria.

**Cuestión 9 del
Orden del Día:****Reunión RASG-PA/ESC/24**

9.1 La Secretaría recordó a los participantes que la Reunión ESC/24 se llevará a cabo en Medellín, Colombia, el 22 de junio de 2015.

9.2 La Secretaría alentó a la Reunión a informar sobre cualquier asunto en particular a ser incluido en la Cuestión del Orden del Día de las Reuniones RASG-PA/ESC/24 y Plenaria Anual RASG-PA/8, y proporcionar las NE, NI y presentaciones de manera oportuna.

**Cuestión 10 del
Orden del Día:****Otros Asuntos****10.1 Evolución de RASG-PA**

10.1.1 La Oficina Regional SAM de la OACI presentó la NE/06 con dos propuestas resumidas de la siguiente manera:

1. La separación del RASG-PA en dos RASG, uno para la Región NACC y otro para la Región SAM.
2. Una revisión completa y evaluación del mecanismo del RASG-PA a ser realizada como una forma de mejoramiento continuo del mecanismo.

10.1.2 La Oficina Regional SAM de la OACI solicitó a la Reunión comentarios sobre las propuestas y aprobar las recomendaciones y acciones tendiendo a lograr una mejor eficiencia del mecanismo actual de RASG para las Regiones NAM, CAR y SAM respetando al mismo tiempo las áreas acreditadas de cada Oficina Regional.

10.1.3 Considerando la naturaleza de las propuestas antes mencionadas, Estados Unidos presentó la NE/07 en nombre de Costa Rica, Estados Unidos, ACI, Airbus, Boeing, CANSO, IATA e IFALPA, y luego la Reunión abrió el debate para una discusión sobre este relevante asunto. Esta NE presentó diferentes puntos de vista sobre la evolución de RASG-PA.

10.1.4 En la NE/07 se expuso cómo el éxito del RASG-PA sirve como modelo para otros RASG y debería de continuar su rol como el líder mundial en la política de seguridad operacional, colaboración gubernamental e industrial y con el intercambio y análisis transparente de información sobre seguridad operacional.

10.1.5 Estados Unidos mencionó que:

1. RASG-PA ha servido como el modelo global para los RASG, tanto en su estructura cooperativa en toda la industria, gobiernos y Regiones de la OACI; y en sus éxitos sin precedentes en elevar los niveles de seguridad en toda la región.

2. Los éxitos del RASG-PA se basan fundamentalmente en la confianza entre los actores de la industria, entre el gobierno y la industria, y entre los gobiernos y la industria en toda la Región Panamericana. Esa confianza tomó años para lograr y culminó en un acuerdo de intercambio fundamental de información que estaría en peligro si la estructura de RASG-PA es modificada, de manera que todos los participantes no lo encontrarían aceptable.
3. Cualquier cambio importante en la naturaleza interregional del RASG-PA se traduciría en un aumento de costos inaceptables, ineficiencias y duplicación de esfuerzos. También podría resultar en un efecto perjudicial sobre otros grupos interregionales, como Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) y Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF).

10.1.5 Estados Unidos invitó a la Reunión a tomar nota de los asuntos elevados en esta nota y, con RASG-PA, acordó apoyar y fortalecer el marco fundamental del RASG-PA, adoptar y promover el rol de RASG-PA como el líder mundial de los RASG y continuar trabajando colaborativamente con todas las partes interesadas para evolucionar estratégicamente el RASG-PA para tratar los asuntos emergentes de la seguridad operacional.

10.1.6 La Reunión discutió el tema de una manera abierta, honesta y sincera.

10.1.7 ALTA mencionó lo siguiente:

- Está de acuerdo con la forma en que el RASG-PA está siendo gestionado, pero existe la necesidad de reducir las reuniones
- Separar el grupo no tiene sentido, las líneas aéreas regionales perderán acceso a la información de seguridad operacional, y el grado de confianza e intercambio de RASG-PA ha alcanzado podría perderse
- RASG-PA es la referencia para los RASG, por consiguiente la separación es un mensaje altamente confuso para el resto del mundo y tendría un efecto mundial negativo

10.1.8 El Reino Unido (ASSI) mencionó lo siguiente:

- Objetó sobre el atraso en la entrega de la NE/06 y NE/07
- Está de acuerdo con la necesidad de encontrar eficiencias
- Estuvo en desacuerdo con la separación
- Advirtió que el impacto principal sería para la industria
- Hizo notar que el nuevo Director de la Oficina Regional NACC de la OACI necesita tiempo para trabajar en los asuntos entre las dos Oficinas Regionales de la OACI

10.1.9 FSF acogió la crítica, y mencionó que con equipos de alto desempeño como RASG-PA, es natural que surjan tensiones, pero el divorcio no es la respuesta, el RASG-PA es el RASG que más ha progresado y es el más exitoso, y cambiarlo sería un mensaje confuso para el resto de los RASG. FSF no estuvo de acuerdo con la separación.

10.1.10 Brasil mencionó lo siguiente:

- Felicitó a los creadores de la NE/06 y NE/07 y a la Secretaría por la actitud para discutir las
- Resaltó que la discusión se encuentra por buen camino para la mayor efectividad, eficiencia y mejora de la comunicación sobre las actividades del RASG-PA para atraer más participación de los Estados
- Brasil no tiene una posición sobre la separación porque el diagnóstico no está completo
- Hay una necesidad de un Plan Estratégico de RASG-PA real de acuerdo a su propuesta bajo la Cuestión 7 del Orden del Día
- A Brasil le gustaría expresar una posición pragmática sobre la reducción de riesgos

10.1.11 CANSO mencionó lo siguiente:

- La NE/06 y NE/07 presentan una manera de mejorar
- Separarse significa duplicar esfuerzos
- Felicita al nuevo enfoque del Director Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI de trabajar de cerca con la Oficina Regional SAM de la OACI
- Separarse sería poner en peligro el trabajo que el RASG-PA está produciendo
- Hay una necesidad de analizar las actividades del RASG-PA sin separarse

10.1.12 Curazao mencionó que esta oportunidad debe tomarse como una auditoría interna y que los hallazgos deben solucionarse.

10.1.13 Airbus mencionó lo siguiente:

- Como partidarios de la NE/07, están muy interesados en la seguridad operacional mundial sin fronteras
- Hay gran oportunidad para las mejoras y eficiencias dentro del RASG-PA
- Sobre los fondos, Airbus contribuye anualmente a la mejora de la seguridad operacional de la aviación de la siguiente manera:
 - US\$50,000 RASG-PA (ICAO NACC RO)
 - US\$50,000 SRVSOP (ICAO SAM RO)
 - US\$10,000 ALTA (Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación)

10.1.14 IFALPA mencionó lo siguiente:

- Felicitó el nivel de la discusión
- Cualquier duplicación de esfuerzos debe evitarse, separarse sería más costoso
- Hay procesos muy importantes dentro del RASG-PA que son altamente sensibles a los cambios
- Dentro de IFALPA, la unidad es uno de los valores principales

10.1.15 IATA mencionó que la OACI ha estado experimentando dificultades entre las dos Oficinas Regionales, pero la separación no sería la forma de seguir adelante; sin embargo, la primera parte de la NE/06 es muy valiosa. Los asuntos de la OACI deberían de manejarse internamente.

10.1.16 Costa Rica apoyó algunos asuntos presentados en la NE/06, pero separarse no es la solución, sería un mensaje muy confuso.

10.1.17 Chile mencionó que no tienen una posición clara sobre la separación, que RASG-PA está haciendo mucho trabajo; sin embargo, hay muchos grupos que también están produciendo mejoras de la seguridad operacional, por lo que no se podría decir que todas las mejoras son gracias al RASG-PA. Hay una necesidad de incorporar a más Estados.

10.1.18 EMBRAER no está de acuerdo con la separación, pero está de acuerdo con la necesidad de encontrar eficiencias.

10.1.19 Estados Unidos mencionó que el ESC trabaja bien y pidió en la sugerencia de la NE/06 utilizar sus propios mecanismos para tomar la carga de trabajo del RASG SAM. Estados Unidos cree que el SRVSOP también ayudaría a los Estados CAR.

10.1.20 Estados Unidos también expresó que el principal flujo de tráfico es de Norte a Sur en América, como una región única; por lo tanto, no están de acuerdo con separar al RASG-PA en dos grupos, considerando las semejanzas de los asuntos de seguridad operacional a través de Panamérica.

10.1.21 La Secretaría, luego de escuchar las discusiones, sugirió que RASG-PA elabore un borrador de una NE para la Sede de la OACI en el sentido que los RASG no deberían tomar toda la carga de trabajo de las mejoras de la seguridad operacional, por ejemplo mejorar el cumplimiento de la Implementación efectiva (EI) del USOAP.

10.1.22 Boeing mencionó lo siguiente:

- Durante una visita a la Oficina Regional SAM de la OACI, inicialmente estuvo de acuerdo con la separación, pero luego consideró su posición y respaldó la NE/07 colectiva presentada por Estados Unidos en nombre del Grupo
- Explicó que algunas veces Boeing estaba sorprendido por las iniciativas tomadas en nombre del RASG-PA en la Región SAM, sin que la Oficina Regional SAM lo supiera

- Se quejó que como representante de Boeing en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, únicamente después que obtuvo ayuda de la OACI pudo acceder a la conferencia
- Separar a RASG-PA sería matar el proceso
- Sugirió encontrar una manera para proporcionar independencia a la Oficina Regional SAM y la Oficina Regional NACC sin matar el RASG-PA
- Trabajar sobre el asunto mediante un grupo ad hoc
- Sobre los fondos, a Boeing anunció una distribución diferente de la contribución anual para RASG-PA la cual será de la siguiente manera:
 - US\$100,000 para emplearse de la siguiente manera:
 - US\$40,000 RASG-PA (ICAO NACC RO)
 - US\$40,000 ICAO SAM RO
 - US\$20,000 Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación

10.1.23 Luego de una discusión extensa y dinámica, la Reunión consideró que:

- RASG-PA ha servido como el modelo mundial para los RASG, en su asociación a través de los Estado/Territorios, Organizaciones Internacionales, industria y las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI
- RASG-PA ha sido exitoso en mejorar la seguridad operacional en las Regiones CAR y SAM
- Cualquier cambio en la naturaleza interregional del RASG-PA podría resultar en aumentos de costos inaceptables, ineficiencias, y duplicación de esfuerzos que podrían tener un impacto negativo sobre otros grupos interregionales, tal y como el GREPECAS y CARSAMPAF;

10.1.24 Por lo tanto, se formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN

**RASG-PA/ESC/23/D/4 APOYAR Y FORTALECER EL
MARCO INTERREGIONAL
ACTUAL DEL RASG-PA**

Que el RASG-PA/ESC apoye y fortalezca el marco interregional del RASG-PA como actualmente existe.

10.1.25 La Secretaría recomendó crear un grupo para trabajar en el Plan Estratégico del RASG-PA.

10.1.26 Los siguientes Estados, organizaciones internacionales e industria se ofrecieron para ser parte del Grupo de trabajo de planeación estratégica del RASG-PA (SP-TF): Brasil, Costa Rica, Chile, Curazao, Estados Unidos, Honduras, ALTA, Boeing, CANSO e IATA.

10.2.27 La Reunión decidió continuar con la discusión sobre este asunto bajo la Cuestión 7 del Orden del Día: Plan Estratégico de RASG-PA, bajo la responsabilidad de Brasil.

10.2.28 La Reunión acordó temporalmente suspender las actividades del RASG-PA durante el segundo semestre del 2015, hasta que el RSP-TF presente el documento del Plan Estratégico de RASG-PA, y formuló la siguiente decisión:

DECISION

**RASG-PA/ESC/23/D/5 SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES
DEL RASG-PA**

Que RASG-PA suspenda temporalmente sus actividades durante el segundo semestre del 2015, hasta que el Grupo de trabajo de Planeación Estratégica de RASG-PA (RSP-TF) presente el documento del Plan Estratégico de RASG-PA al ESC.

10.2 Salida de Miembros del RASG-PA/ESC

10.2.1 Los señores Fabio Catani, EMBRAER y German Díaz Barriga, IFALPA, informaron a la Reunión sobre su retiro como representantes de sus organizaciones en el RASG-PA/ESC. El ESC reconoció su contribución al éxito de las actividades del RASG-PA.

APPENDIX A

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

| Name / Position Nombre / Puesto | Administration / Organization Administración / Organización | Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Brazil / Brasil | | |
| Bruno Dalcolmo | ANAC | Tel. 55-61-3314-4621 E-mail |
| Daniel Vieira Soares Experto en Regulación de la Aviación Civil | ANAC | Tel. +55-61-3314-4621 E-mail daniel.soares@anac.gov.br |
| Raquel Irber Manager | ANAC | Tel. E-mail raquel.irber@anac.gov.br |
| Adriano Monteiro de Oliveira Technical Manager | ANAC | Tel. +55 11 3636 8661 E-mail Adriano.Monteiro@anac.gov.br |
| Chile | | |
| Felix R. Martínez Jefe Subdepartamento de Transporte Publico | Dirección General de Aeronáutica Civil | Tel. + 1 562 2439 2000 E-mail fmartinezb@dgac.cl |
| Costa Rica | | |
| Frazier Rodríguez Muñoz Coordinador de Seguridad Operacional SSP | DGAC | Tel. +506 2242 8000 X 230 E-mail frodriguez@dgac.go.cr |
| Curaçao / Curazao | | |
| Oscar Derby Director General | Curaçao Civil Aviation Authority | Tel. + 5999 839 3319 E-mail oscar.derby@gobiernu.cw; oderby.ccaa@gmail.com |
| Honduras | | |
| David Alvarez | Honduras | Tel. E-mail |
| Mexico / México | | |
| Miguel Peláez Lira Director General Adjunto Seguridad Aérea | DGAC | Tel. + 52 55 5723 9300 - 18052 E-mail mpelaezl@sct.gob.mx |
| United Kingdom / Reino Unido | | |
| Bruce D'Ancey Policy Specialist – Flight Operations | Air Safety Support International (ASSI) | Tel. + 1 44 (0)1293 897034 E-mail bruce.d'ancey@airsafety.aero |

| Name / Position Nombre / Puesto | Administration / Organization Administración / Organización | Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| United States / Estados Unidos | | |
| Christopher Barks Director Western Hemisphere | Federal Aviation Administration | Tel. +507-317-5860 E-mail christopher.barks@faa.gov |
| Warren Randolph Manager - Integrated Safety Team and Program Management | Federal Aviation Administration | Tel. +1 202 267 9207 E-mail warren.randolph@faa.gov |
| Ed Rodriguez Senior Representative, Office of International Affairs | Federal Aviation Administration | Tel. +202 215 8925 E-mail ed.rodriguez@faa.gov |
| ACI | | |
| Javier Martínez B. Director General | ACI/LAC | Tel. +507 238 2691 E-mail jmartinez@aci-lac.aero |
| Fabio Salvatierra De Luca Airport Operations Control Centre Manager | Tocumen International Airport | Tel. +507 6070 0398 E-mail fsalvatierra@tocumenpanama.aero |
| Airbus | | |
| Craig Hoskins PROSPECTIVE, V. P., SAFETY AND TECHNICAL AFFAIRS | AIRBUS | Tel. +1 202-247-6515 E-mail craig.hoskins@airbus.com |
| David Zwegers Regional Safety Director | AIRBUS | Tel. + 1 305 263 7728 E-mail David.Zwegers@Airbus.com |
| ALTA | | |
| Eduardo Iglesias Executive Director | ALTA | Tel. +786 388 0222 E-mail eiglesias@alta.aero |
| Santiago Saltos Senior Manager Industry Affairs | ALTA | Tel. +1 305 790 0507 E-mail ssaltos@alta.aero |
| Boeing | | |
| Gerardo Hueto Deputy Chief-Aviation System Safety | Boeing | Tel. +1 425 237 3129 E-mail gerardo.m.hueto@boeing.com |
| CANSO | | |
| Javier Alejandro Vanegas Director para Latinoamérica y el Caribe | CANSO | Tel. + 52 55 5786 5512 E-mail lamcar.asst@canso.org; javier.vanegas@canso.org |
| EMBRAER | | |
| Fabio Catani Manager, Safety Programs | EMBRAER | Tel. + 55 12 9 8151-3228 E-mail fcatani@embraer.com.br |

| Name / Position Nombre / Puesto | Administration / Organization Administración / Organización | Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Flight Safety Foundation | | |
| Jon Beatty President and CEO | Flight Safety Foundation | Tel. +1 860 614 1108 E-mail beatty@flightsafety.org |
| IATA | | |
| Carlos Cirilo Regional Director, Safety and Flight Operations, The Americas | IATA | Tel. +1 786 427 8347 E-mail ciriloc@iata.org |
| Gabriel Acosta Safety & Flight Operation Manager | IATA | Tel. +1 305 607 3180 E-mail acostag@iata.org |
| Robert Smith Consultant | IATA | Tel. +1 305 607 3180 E-mail rsmith@iata.org |
| IFALPA | | |
| German Díaz Barriga Martínez EVP CAR/SAM | IFALPA | Tel. + 52 55 2109 8865 E-mail circe.gomez@aspa.org.mx |
| Eric Mayett Moreno Tesorero | Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM) | Tel. +55 5520 1627 E-mail e_mayett@yahoo.com |
| ICAO / OACI | | |
| Melvin Cintron Regional Director / Director Regional | North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) | Tel. +5255 52503211 E-mail icaonacc@icao.int |
| Oscar Quesada Deputy Regional Director | South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM) | Tel. + 1 511 611 8686 E-mail oquesada@icao.int |
| Eduardo Chacin Regional Officer, Flight Safety / Especialista Regional en Seguridad Operacional | North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) | Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail echacin@icao.int |

**ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PANAMÉRICA (RASG-PA)**

RASG-PA ESC/23
APÉNDICE B

| Reunión | C/D | Núm | Área | Título de la Conclusión / Decisión | Texto de la Conclusión / Decisión | Seguimiento y comentarios | Responsable de la acción | Fecha de terminación | Entregable | Estado (Valida, Finalizada, Invalidada) |
|-----------|-----|-----|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------------------|
| RASG-PA/7 | C | 4 | FS | DESARROLLO DE MÉTRICAS Y ENCUESTA PARA MEDIR LAS FORTALEZAS INSTITUCIONALES DE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL | Que los Estados NAM/CAR y SAM apoyen esta iniciativa completando las encuestas del proyecto para el desarrollo de métricas de las fortalezas institucionales, y proporcionen comentarios identificando posibles oportunidades de mejora. | | OACI SAM | 22/06/15 | Informe de la OACI SAM | Válida |

ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DEL RASG-PA ESC

| Reunión | C/D | Núm | Área | Título de la Conclusión / Decisión | Texto de la Conclusión / Decisión | Seguimiento y comentarios | Responsable de la acción | Fecha de terminación | Entregable | Estado (Valida, Finalizada, Invalidada) |
|---------------|-----|-----|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| RASG-PA ESC19 | D | 5 | FS | ELABORACIÓN DE METRICAS PARA MEDIR LAS FORTALEZAS INSTITUCIONALES DE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL | El ESC aprobó iniciar el proyecto para la elaboración de métricas para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil. | | OACI SAM | 25/06/15 | Métricas para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil | Válida |
| RASG-PA ESC22 | D | 1 | FS | PROYECTO DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LAS REGIONES CAR Y SAM | El ESC aprobó apoyar el Proyecto Mundial de Información de Seguridad Operacional de Flight Safety Foundation e incluirlo como Proyecto de RASG-PA para las Regiones CAR y SAM. | Se presentará una actualización en la ESC/24 | Flight Safety Foundation | 22/06/15 | Informe | Válida |
| RASG-PA ESC23 | D | 1 | FS | IMPLEMENTACIÓN DEL CONCEPTO DE "EQUIPO TÁCTICO DEL RASG-PA" | Que RASG-PA implemente el concepto "Equipo Táctico del RASG-PA" para trabajar los "hot spots" identificados como una manera efectiva de fijar metas, gestionar y monitorear las mejoras de seguridad operacional en lugares específicos. | Estar alineado con la Estrategia de Seguridad Operacional del RASG-PA | PA-RAST | 22/06/15 | Procedimiento del Equipo Táctico del RASG-PA en el Manual de Procedimientos de RASG-PA | Válida |
| RASG-PA ESC23 | D | 2 | FS | PLAN ESTRATÉGICO DEL RASG-PA | Que RASG-PA revise el borrador del Plan Estratégico de RASG-PA presentado por Brasil para desarrollar el documento consolidado sobre el Plan Estratégico de RASG-PA , el cual será realizado por el Grupo de Trabajo de Planeación Estratégica de RASG-PA (RSP-TF). | A ser presentado en la Reunión ESC/24. Comentarios: El Grupo de Trabajo de Planeación Estratégica de RASG-PA (RSP-TF) será compuesto por Brasil (Relator), Costa Rica, Curazao, Chile, Estados Unidos, Honduras, ALTA, Boeing, CANSO y IATA. | Brasil | 22/06/15 | Documento del Plan Estratégico del RASG-PA y el Manual de Procedimientos del RASG-PA revisado | Válida |

ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DEL RASG-PA ESC

RASG-PA ESC/23
APÉNDICE C

| Reunión | C/D | Núm | Área | Título de la Conclusión / Decisión | Texto de la Conclusión / Decisión | Seguimiento y comentarios | Responsable de la acción | Fecha de terminación | Entregable | Estado (Valida, Finalizada, Invalidada) |
|---------------|-----|-----|------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------|------------------|-----------------------------------------|
| RASG-PA ESC23 | D | 3 | FS | PLAN DE COMUNICACIÓN DEL RASG-PA | Que el RASG-PA desarrolle un Plan de Comunicaciones integrado con el Plan Estratégico de RASG-PA para diseminar la información a los Estados y partes interesadas para asegurar comunicaciones consistentes y directas con el objetivo de mejorar las comunicaciones en relación a los resultados del RASG-PA o solicitudes por parte de los Estados y la industria. | En la Reunion ESC/24 se presentará una actualización. Comentarios: Resultados: 1.Rediseño o actualización de las páginas de RASG-PA en la página web de la OACI. 2.Publicar las iniciativas de mejoras de la seguridad operacional de RASG-PA, informes anuales de seguridad operacional, etc. En SKYbrary. 3.Trabajar con expertos web de la OACI para optimizar el buscador para dirigir el tráfico a la página web de RASG-PA. 4.Trabajar con los editores de AeroSafety World de FSF para publicar regularmente artículos sobre las iniciativas del RASG-PA y sus logros en las ediciones impresas y digitales de la revista. 5.Desarrollar y distribuir boletines electrónicos semestrales del RASG-PA. 6.Utilizar los medios sociales para la distribución de la información sobre las actividades del RASG-PA y publicar los logros y comprometer a las partes interesadas en asuntos de seguridad operacional pertinentes creando cuentas bajo la curaduría de RASG-PA en Twitter, LinkedIn y Facebook. | ALTA y Flight Safety Foundation | 22/06/15 | Ver comentarios. | Válida |
| RASG-PA ESC23 | D | 4 | FS | APOYAR Y FORTALECER EL MARCO INTERREGIONAL ACTUAL DEL RASG-PA | Que el RASG-PA/ESC apoye y fortalezca el marco interregional del RASG-PA como actualmente existe. | | ESC de RASG-PA | 20/03/15 | | Válida |

ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DEL RASG-PA ESC

| Reunión | C/D | Núm | Área | Título de la Conclusión / Decisión | Texto de la Conclusión / Decisión | Seguimiento y comentarios | Responsable de la acción | Fecha de terminación | Entregable | Estado (Valida, Finalizada, Invalidada) |
|---------------|-----|-----|------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------|
| RASG-PA ESC23 | D | 5 | FS | SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES DEL RASG-PA | Que RASG-PA suspenda temporalmente sus actividades durante el segundo semestre del 2015, hasta que el Grupo de trabajo de Planeación Estratégica de RASG-PA (RSP-TF) presente el documento del Plan Estratégico de RASG-PA al ESC. | A ser discutido en la Reunión ESC/24. Comentarios: El Plan de actividades de RASG-PA 2015 fue aprobado por la Reunión Anual Plenaria RASG-PA/6. | RASG-PA ESC | 22/06/15 | Plan de Actividades de RASG-PA 2015 Revisado | Válida |