



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/9 — NE/12
15/06/16

Novena Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panaméica (RASG-PA/9)

Ciudad de Panamá, Panamá, 23 de junio de 2016

Cuestión 2 del
Orden del Día: Informe de RASG-PA

ACTUALIZACIÓN SOBRE GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN — PANAMÉICA (RASG-PA)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta una actualización sobre las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panaméica (RASG-PA).

El RASG-PA desarrolla Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI) y proyectos alineados con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP) de la OACI y el Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional*, para reducir los riesgos de mortalidad en la Región Panamericana

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 4
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Octava Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panaméica (RASG-PA/8), Medellín, Colombia, 25 de junio de 2015• Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i>• Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI• Sitio Web de RASG-PA: www.icao.int/rasgpa

1. Introducción

1.1 Los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) apoyan la implementación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación - GASP y abordan cuestiones globales de seguridad operacional de la aviación desde una perspectiva regional, sirven como punto focal para coordinar todos los esfuerzos y programas regionales destinados a mitigar los riesgos de seguridad operacional y eliminar la duplicación de esfuerzos mediante el establecimiento de programas regionales de cooperación en seguridad operacional regional de cooperación para reducir tanto las cargas financieras y de recursos humanos en los Estados al tiempo que ofrece mejoras de seguridad operacional medibles.

1.2 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA) fue establecido en noviembre de 2008 para contribuir con el desarrollo y funcionamiento de un sistema de seguridad operacional basado en la performance en la Región Panamericana y alineado con los objetivos del GASP.

1.3 La membresía del RASG-PA incluye Estados/Territorios de las Regiones de la OACI NAM/CAR y SAM, organizaciones internacionales e industria.

1.4 El RASG-PA sirve como punto focal en Panamérica para los asuntos relativos a la seguridad operacional, para asegurar la armonización y coordinación de esfuerzos para reducir los riesgos de la seguridad operacional mediante la colaboración de las partes interesadas.

2. Evolución de RASG-PA

2.1 En 2015, RASG-PA creó el Grupo de Tarea del Plan Estratégico de RASG-PA (RSP-TF) integrado por Chile, Costa Rica, Curazao, Estados Unidos, Honduras, ALTA, Boeing, CANSO e IATA, para trabajar en dos resultados entregables: El Manual de Procedimientos de RASG-PA actualizado y el Documento del Plan Estratégico de RASG-PA. La 4ta versión del Manual de Procedimientos de RASG-PA incluye cambios en la visión, misión, estructura, directiva, etc.

2.2 La nueva visión de RASG-PA es permanecer atento de cualquier riesgo para la aviación comercial, tratando de lograr el más alto nivel de seguridad operacional en la Región Panamericana.

2.3 La nueva misión de RASG-PA es reducir el riesgo de mortalidad en la aviación comercial, garantizando el establecimiento de prioridades, la coordinación y la implementación de iniciativas de mejora de la seguridad operacional basadas en datos en la Región Panamericana, a través de la participación activa de todas las partes interesadas de la aviación civil

2.4 La nueva Directiva de RASG-PA se compone de dos Co-Presidentes como se presente a continuación:

- Un representante de ESC Estados/Territorios del ESC
- Un representante de Organizaciones Internacionales/Industria del ESC

2.5 La Membresía del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) se basa en las siguientes condiciones:

- Representación balanceada geográficamente dentro y entre las Regiones NAM/CAR y SAM
- Representación balanceada entre los Estados y las organizaciones internacionales/industria
- Diversidad balanceada de los intereses y áreas de experticia en la aviación civil
- Un número razonable de miembros para funcionar efectivamente como un órgano ejecutivo

2.6 La membresía del ESC se compone de dieciséis (16) representantes de las siguientes entidades:

- Cuatro Estados de las Regiones NAM/CAR
- Cuatro Estados de la Región SAM
- Ocho organizaciones internacionales/industria
- Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI

2.7 La nueva estructura de RASG-PA es la siguiente (**Ver Apéndice A**):

- Equipo del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA (ASRT)
- Comité Directivo Ejecutivo (ESC)
- Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)

2.8 La documentación de RASG-PA incluyendo el material de instrucción, se encuentra disponible en el sitio web de RASG-PA: www.icao.int/rasgpa.

3. Seguridad Operacional Regional Panamericana

3.1 La Séptima Edición del informe anual de seguridad operacional (ASR) del RASG-PA revela que los tres riesgos principales en la Región Panamericana siguen siendo la Salida de la pista (RE), el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la Pérdida de control en vuelo (LOC-I). La Colisión en vuelo (MAC) es un área de riesgo de interés que fue añadida a la lista para investigación adicional.

3.2 Estas áreas de riesgo se consideran prioridades del programa de trabajo del RASG-PA. Por lo tanto, son el enfoque del trabajo del PA-RAST mediante el desarrollo de las Iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) y los correspondientes Planes detallados de implementación (DIP) para los Estados e industria, según sea aplicable.

3.3 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 (promedio móvil 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 de RASG-PA en el período 2010 - 2015 permitieron reducir el riesgo de mortalidad en Latinoamérica y el Caribe; y
- e) el riesgo de mortalidad de transporte commercial en jet para Latinoamérica y el Caribe (10 años de promedio móvil de 2006 a 2015, jets construidos en occidente > 60.000 libras, de este domicilio) es de 0.27

3.4 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 exitosamente sus tareas. Ver el **Apéndice B**.

4. Conclusión

4.1 Panamérica se enfrenta con muchos desafíos 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, aumentando los recursos humanos y económicos de los Estados y acelerando 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.

4.2 La coordinación de las actividades con el Grupo Regional de Ejecución y Planificación de la Región del Caribe y Sudamérica (GREPECAS), la Sede de la OACI 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.

4.3 RASG-PA está cumpliendo con su objetivo de mejorar la seguridad operacional en Panamérica mediante la reducción de la duplicación de esfuerzos, así como también los gastos de recursos humanos y financieros. Sin embargo, el éxito del RASG-PA y el consecuente fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación en Panamérica dependerán del compromiso, la participación y los aportes de sus miembros.

5. Acción Sugerida

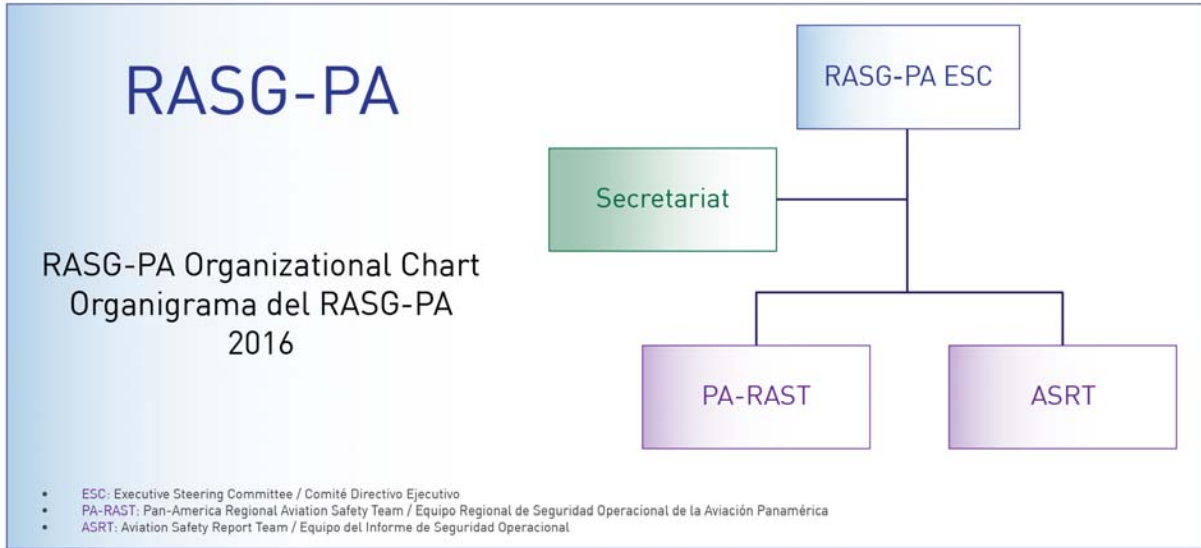
5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la evolución de RASG-PA;
- b) apoyar la labor del RASG-PA mediante una participación efectiva en sus actividades; y
- c) promover e implementar las Iniciativas para Mejorar la Seguridad Operacional (SEI) y los Planes de Implementación Detallados (DIP) de RASG-PA según sea aplicable, y reportar su progreso a la Secretaría de RASG-PA

— — — — —

APÉNDICE A

ORGANIGRAMA DE RASG-PA



APÉNDICE B

ACTIVIDADES E INICIATIVAS DEL RASG-PA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL

1.1 Las principales actividades del RASG-PA y resultados entregables incluyen pero no se limitan a lo siguiente:

- a) Siete Cumbres Panamericanas de seguridad operacional de la aviación
- b) Nueve Reuniones Plenarias Anuales de RASG-PA
- c) Seis ediciones del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA, la séptima está en proceso, inglés y español
- d) Sitio web y correo electrónico dedicado a RASG-PA
- e) Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional; inglés y español
- f) *Guía práctica para la reducción del riesgo de salida de pista (RERR)* (2ª versión) de IATA y FSF descargable gratis del sitio web de RASG-PA
- g) Realización de once seminarios del RASG-PA sobre seguridad operacional de la aviación; el último involucrando la academia
- h) *Guía práctica del piloto monitoreando* de IFALPA, descargable gratis del sitio web de RASG-PA
- i) *Manual de orientación sobre el mantenimiento de pistas* con arreglo a las disposiciones del Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI; preparado por ACI-LAC; inglés, español y portugués, descargable gratis del sitio web de RASG-PA
- j) Encuestas a los explotadores aéreos de Latinoamérica sobre las políticas relativas a las maniobras de motor y al aire y de aproximación desestabilizada para formular estrategias de mitigación
- k) Material didáctico para instrucción en seguridad operacional de la aviación disponible en el sitio web del RASG-PA
- l) Distribución del *Manual de maniobras avanzadas* distribuido a explotadores aéreos de Latinoamérica
- m) Normalización de la instrucción en CFIT que brindan los explotadores de toda la región
- n) Cinco documentos de Asesoramiento en Seguridad Operacional (RSA) del RASG-PA publicados
- o) Asistencia de Equipos de seguridad operacional en la pista (RST) para la implementación en la Región
- p) Primer Seminario de legislación aeronáutica para la protección de la información sobre seguridad operacional
- q) RASG-PA firmó el primer Memorando de acuerdo (MOU) con el Equipo Estadounidense de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial (U.S. CAST) sobre intercambio de información (ASIAS)
- r) RASG-PA firmó un MOU con la IATA sobre intercambio de información de la base de datos FDX (datos de vuelo)
- s) Desarrolló nueve Iniciativas para Mejorar la Seguridad Operacional (SEI) y Planes detallados de implementación (DIP) asociados para los Estados e industria sobre la Salida de Pista (RE), Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la Pérdida de control en vuelo (LOC-I). Nuevos DIP se encuentran en desarrollo incluyendo la Colisión en vuelo (MAC)
- t) Desarrolló el Video para la prevención de salida de pista de RASG-PA (RREPV)

- u) Implantación de Go-Teams Tácticos para aumentar la conciencia sobre Seguridad Operacional
- v) Llevar a cabo actividad regular de monitoreo y evaluación de la seguridad operacional a través de ASIAS, Boeing, FDX y iSTARS
- w) Participó en el desarrollo de la nueva Hoja de Ruta Global para la Seguridad Operacional (GASR) como parte del nuevo Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI

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

- a) ALTA y IATA: 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
 - Talleres con Pilotos/ATC a realizarse
- b) COCESNA/ACSA: Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) en Centroamérica
 - A ser implementado en todos los Estados de Centroamérica
- c) DGAC Costa Rica: Garantía de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) Programa en Centroamérica (PASO en Costa Rica)
 - A ser adoptado en otros Estados
- d) FSF: Proyecto de Información de Seguridad Operacional en las Regiones CAR y SAM
 - Actividad de grupos – en proceso
- e) Estados Unidos , ALTA y la IATA: Programe de reducción del choque con aves
- f) OACI SAM: Desarrollo de Métricas para medir las fortaleza institucional de las autoridades de aviación civil
- g) FSF: Proyecto de Información de Seguridad Operacional para las Regiones CAR y SAM