



Cuestión 3

del orden del día: **Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación**
3.4 Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)

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

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Los Estados tienen la responsabilidad directa sobre la vigilancia de la seguridad operacional. La OACI conjuntamente con el RASG-PA está trabajando aplicando los principios del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta Global para la Seguridad Operacional (GASR) en varias iniciativas y proyectos para mejorar la seguridad operacional y así reducir el número de accidentes aéreos mortales en la región Panamericana.</p> <p>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.</p>	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI (GASP)</i>• <i>Hoja de Ruta Global para la Seguridad Operacional (GASR)</i>• <i>Manual de gestión de la seguridad operacional, Doc 9859</i>• <i>Informe de la Reunión RASG-PA/5</i> http://www.mexico.icao.int/Meetings/RASGPA5.html• <i>Sitio web del RASG-PA</i> www.rasg-pa.org/	
Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A – Seguridad operacional</i>

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 (GASP) y en la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial (GASR) 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 aplicando los principios del GASP mediante la colaboración y coordinación, en conjunto con 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, 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 A tal efecto, 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), 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 Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

2.4 Su Comité Directivo Ejecutivo (ESC) está integrado por los dos co-presidentes del RASG-PA (Estados y organizaciones internacionales/industria); y cuatro vicepresidentes del RASG-PA y representantes de las organizaciones internacionales mencionadas en el para. 2.3. Actualmente, los co-presidentes son Jamaica y ALTA; y los vicepresidentes son Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos. La OACI está representada por las Oficinas Regionales NACC (Secretaría) y SAM, y la Sede.

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)
 - Equipo 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 Por lo tanto, estas tres áreas de riesgo están consideradas dentro de las prioridades del programa de trabajo del RASG-PA, mediante el desarrollo de iniciativas para mejorar la seguridad operacional y sus planes de implementación detallados, los cuales son liderados de manera voluntaria por los miembros del RASG-PA. Varias de estas tareas han sido concluidas exitosamente, por lo cual se está en el proceso de desarrollar e implementar otras, para lo cual se solicita encarecidamente la participación de las partes interesadas.

3.3 Es de notar que aún con la limitación de recursos económicos y en especie, y en general la poca participación de las AAC de los Estados en las actividades y proyectos de RASG-PA, el grupo ha sido capaz de llevar a cabo con gran compromiso y dedicación las tareas encomendadas. Entre los resultados entregables del RASG-PA se destacan los siguientes:

- Tres Cumbres Panamericanas sobre Seguridad Operacional de la Aviación.
- Tres ediciones del Reporte Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA.
- Propuesta de enmienda a la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional (versión 2).
- 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.
- Cuatro talleres de seguridad operacional de la aviación (promedio de 100 participantes).
- Herramienta sobre piloto monitoreando.
- Borrador de material de orientación para el Mantenimiento de pistas en conformidad con el Anexo 14 de la OACI (en revisión).
- Publicación de material de instrucción de aviación en el sitio web del RASG-PA: www.rasg-pa.org/.
- Instrucción CFIT normalizada a los explotadores de la región.
- Avisos de seguridad operacional (RSA) del RASG-PA:
 - RSA #1: los aspectos del modo de conciencia y la gestión del estado de energía relacionados con la automatización del puesto de pilotaje.
- 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; y Lima (SPIM), Perú.

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 ATC normalizada en español 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 con el 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 del RASG-PA y sus equipos, 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

4. Conclusión

4.1 La región Panamericana presenta grandes desafíos para mejorar los niveles de seguridad operacional de una manera significativa, considerando que algunos Estados presentan bajos niveles de Implementación efectiva (EI) en ciertas áreas según muestran los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y las Misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM); mantienen deficiencias desde hace algún tiempo en la infraestructura según se describe en la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD); tienen problemas de recursos humanos y financieros; y además presentan demoras en la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

4.2 En general, hay baja participación por parte de las AAC de los Estados en las actividades del RASG-PA, lo cual es significativo, considerando que el mismo cumple 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 único punto focal Panamericano 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 consecuentemente la mejora de la seguridad operacional de 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, actividades e iniciativas de RASG-PA; y
- c) participar en la Cuarta Cumbre de Seguridad Operacional de la Aviación, la Sexta Reunión Plenaria Anual del RASG-PA (RASG-PA/06) y el Seminario/Taller de RASG-PA que se celebrarán en San José, Costa Rica, del 25 al 28 de junio de 2013.