



**RASG-PA ESC/19**

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

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL**  
**COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO**  
**(RASG-PA ESC/19)**

**SUMARIO DE DISCUSIONES**

**Lima, Perú**

**8 al 9 de abril de 2014**

Presentado por la Secretaría

Abril 2014

## Reunión ESC/19

### Sumario de Discusiones

<b>Fecha</b>	8 – 9 de abril de 2014
<b>Lugar</b>	Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, Lima, Perú
<b>Objetivo</b>	Reunión RASG-PA ESC/19
<b>Apertura de la Reunión</b>	<p>A la reunión asistieron 21 participantes de Brasil, Curazao, Estados Unidos, Reino Unido, Airbus, ALTA, Boeing, CANSO, COCESNA/ACSA, Embraer, IATA y OACI. La lista de participantes se incluye en el <b>Apéndice A</b>. Flight Safety Foundation se disculpó por no poder asistir a la reunión.</p> <p>El señor Franklin Hoyer, Director de la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, dio la bienvenida a los participantes a reunión.</p> <p>La señora Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI (NACC) y Secretaria del RASG-PA, dio la bienvenida a los delegados y reconoció a la Oficina Regional SAM de la OACI 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 las Organizaciones internacionales/industria respectivamente, dirigieron la reunión.</p> <p>La señora Loretta Martin fungió como Secretaria de la reunión y fue apoyada por los señores Oscar Quesada, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional SAM de la OACI; y Eduardo Chacin, Especialista Regional en Seguridad Operacional en Vuelo de la Oficina Regional NACC de la OACI.</p> <p>El señor Carlos Pellegrino, primer Vice-Presidente de RASG-PA y Director de ANAC, Brasil, participó en la reunión a través de GoToMeeting.</p>
<b>Temas de Discusión</b>	
<b>Cuestión 1 del Orden del Día:</b>	<p><b>Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional de la Reunión</b></p> <p>1.1 El Co-Presidente representando a los Estados/Territorios presentó la NE/01, e invitó a los participantes a aprobar el orden del día provisional y el horario. ALTA solicitó mover la Cuestión 4.3 del Orden del Día al siguiente día, y la Reunión aprobó la agenda y el horario como fue solicitado.</p>
<b>Cuestión 2 del Orden del Día:</b>	<p><b>Revisión de Conclusiones y Decisiones válidas de Reuniones anteriores de RASGA-PA y ESC</b></p> <p>2.1 La Secretaría presentó la NE/02 sobre el estado de conclusiones y decisiones válidas de las reuniones de RASG-PA y RASG-PA/ESC.</p> <p>2.2 Con relación a la <b>RASG-PA/5/C/2</b> — <i>Análisis costo/beneficio de</i></p>

*tecnología a bordo para mitigar las excursiones de pista (RE)*, la Reunión fue informada por ALTA que la actividad continúa y que se ofrecerá una actualización durante la Reunión ESC/20, también se informó que la nueva flotilla Airbus de un pasillo de Avianca será equipada con tecnología de a bordo. Airbus y Avianca confirmaron que la flotilla será modernizada con un Sistema de prevención de invasión de pista (ROPS). Por lo tanto, la conclusión permanece como “válida”.

2.3 Con relación a la **RASG-PA/6/C/2 — Análisis costo/beneficio sobre tecnología a bordo para mitigar las excursiones de la pista**, relacionada con la encuesta a las aerolíneas regionales, ALTA informó que la actividad continúa y ofrecerá una actualización a la Reunión ESC/20. Por lo tanto, su estado permanece como “válida”.

2.4 La Reunión fue informada que Airbus y Boeing firmaron un acuerdo de asociación relacionado con la tecnología de a bordo para la prevención de Excursiones de Pista (RE).

2.5 Con relación a la **RASG-PA/ESC/18/D/1 — Plan Estratégico de Comunicaciones RASG-PA – Brasil** presentó la NE/10 con el plan para diseminar información de RASG-PA para asegurar comunicaciones consistentes y directas. El resultado de la discusión se presenta en la Cuestión 7 del Orden del Día de este informe. Por lo tanto, su estado permanece como “válida”.

2.6 Con relación a la **RASG-PA/ESC/18/D/2 — Plan Estratégico de RASG-PA**, Brasil presentó la NE/07 con el plan estratégico desarrollado en sociedad con FSF. El resultado de la discusión se presenta en la Cuestión 8 del Orden del Día de este informe. Por lo tanto, permanece como “válida”.

2.7 Con relación a la **RASG-PA/ESC/18/D/6 — 5ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación – ALTA** proporcionó una actualización en la Cuestión 5 del Orden del Día. La decisión permanece como “válida”.

2.8 La lista con las conclusiones, decisiones y acciones a tomar válidas de RASG-PA y del ESC se presentan en los **Apéndices B, C y D**, respectivamente.

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Informe de los Grupos de Trabajo del RASG-PA**

**3.1 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la  
Aviación – Pan-América (PA-RAST)**

3.1.1 La Reunión recibió una actualización de la Co-Presidencia del PA-RAST (organizaciones internacionales/industria) sobre las actividades que han ocurrido desde la Reunión RASG-PA/ESC/18 llevada a cabo en Río de Janeiro, Brasil, del 15 al 16 de octubre de 2013, mediante la NE/03 preparada por la Secretaría.

3.1.2 La Reunión fue informada que México fue elegido como Vice Co-Presidente del PA-RAST representando a los Estados, compartiendo el puesto con Airbus quien representa a las organizaciones internacionales/industria.

3.1.3 El PA-RAST sostuvo dos reuniones después de la Reunión RASG-PA/ESC/18, específicamente, PA-RAST/15 y 16, las cuales fueron realizadas en conjunto con el 5to y 6to Equipo de Análisis de Asuntos (IAT).

3.1.4 Con relación a las métricas/análisis de información, la Reunión recibió las métricas y tendencias de las aproximaciones inestables del Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA). Las tendencias regionales muestran menos aproximaciones inestables y motor al aire para el mismo periodo de tres años. La tendencia del Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS)/Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) no sufrió cambios, mientras que las tasas de eventos de Sistema de alarma de tránsito y anticollisión (TCAS) se incrementaron con el tiempo, lo que significa un aumento del riesgo de Colisión en el aire (MAC). El Equipo de mejoramiento de la seguridad operacional (SET) 4 estará a cargo del desarrollo del Plan de implementación detallado (DIP) para MAC.

3.1.5 La fórmula y los parámetros del análisis de riesgo de RASG-PA fueron revisados por la Reunión, así como el promedio de 10 años de gravedad y ocurrencias. Año tras año el riesgo de mortalidad se reduce por el sistema; sin embargo, el riesgo de pérdida de casco no se está reduciendo en la misma proporción que el riesgo de mortalidad. Los datos muestran que la Región Panamericana tiende hacia una menor pérdida de casco y de accidentes mortales en general; sin embargo, existe oportunidad de mejorar la seguridad operacional en la región en comparación con los promedios mundiales.

3.1.6 IATA realizó una presentación sobre el Programa de Intercambio de Tendencias (AITSP) de ALTA/IATA. La Reunión fue informada que Equipo de seguridad operacional de la aviación civil comercial (CAST) y IATA firmaron un Memorándum de entendimiento (MoU) que mejorará la inteligencia de seguridad operacional a través de los diferentes Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La revisión del AITSP mostró que 15 de 60 aeropuertos en las Regiones CAR/SAM tienen mayor número de aproximaciones inestabilizadas.

3.1.7 La Reunión notó resultados similares entre los datos de Sistema de análisis e intercambio de información de seguridad operacional (ASIAS) y los de IATA. Los datos serán utilizados de manera táctica, permitiendo a RASG-PA la creación de Planes de Implementación Detallados (DIP) y enfocarse en determinados aeropuertos y sectores en ruta seleccionados.

3.1.8 El Co-Presidente del PA-RAST resumió las actividades de las PA-RAST/15 y PA-RAST/16 de la siguiente manera:

- Guía de ACI-LAC para mantener las pistas publicada en español e inglés
- ALTA presentó el video preliminar de instrucción sobre la Pérdida de control - en vuelo (LOC-I)
- El Plan Estratégico de Comunicaciones de RASG-PA 2014-2016 estuvo listo para su presentación a la Reunión ESC/19
- Actualización de actividades de los DIP en relación con LOC, Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), RE DIP

3.1.9 El PA-RAST solicitó voluntarios de los Estados para participar en las actividades relacionadas con el DIP. Los siguientes Estados/Organizaciones se ofrecieron para asistir según lo siguiente:

- Conducir una encuesta a los Estados para determinar si el Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) es requerido por las regulaciones actuales de los Estados (OACI)
- Desarrollar una lista de verificación del cumplimiento con la instrucción CFIT para inspectores de Autoridades de aviación civil (ACC) (FAA, ASSI)
- Promover la implementación de la Navegación basada en la performance (PBN)/guía vertical en los aeropuertos de enfoque (COCESNA/ACSA)
- Conducir una encuesta sobre el estado de implementación de los Datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos (eTOD) en los Estados (ICAO)

3.1.10 La Reunión reconoció la publicación de la *Guía para el mantenimiento de pistas de acuerdo al Manual del Anexo 14 de la OACI* en inglés y español por ACI-LAC. RASG-PA publicará un Aviso de Seguridad Operacional (RSA) promoviendo el uso de este documento.

3.1.11 El ESC observó el RE/09 – *Instrucción específica para pilotos y controladores de tránsito aéreo para evitar aproximaciones inestables*; el segundo de tres videos de instrucción preparados por ALTA. El video está en español y será complementado con subtítulos en inglés y/o portugués. También será acompañado con diapositivas en PowerPoint. Para asistir a los instructores, estas diapositivas incluirán puntos y preguntas de discusión. La Reunión fue invitada por ALTA a proporcionar comentarios sobre el video. Airbus comentó que el video es una excelente herramienta de instrucción sobre la automatización, el monitorio del piloto, gestión de riesgos el Modelo de riesgo de colisión (CRM), etc., el cual estará listo para mediados de 2014.

3.1.12 Boeing, como Relator de IAT, y el Co-Presidente de PA-RAST (representando a las organizaciones internacionales/industria) presentó los resultados de la discusión del IAT/6 sobre las 10 primeras áreas de interés como se acordó en la Reunión PA-RAST/16, categorizadas en (6) aeropuertos y (4) en ruta en las Regiones CAR y SAM. La Reunión fue informada sobre las tendencias regionales CAR y SAM como lo respalda los datos de ASIAS y FDX (IATA). Ambas fuentes presentaron tendencias similares de las aerolíneas regionales de Norteamérica y América Latina que operan en las Regiones CAR y SAM. El ESC apoya el enfoque de IAT sobre Seguridad operacional de pista (bajo RE) y TCAS (bajo MAC).

3.1.13 La Reunión discutió cómo abordar el tema de las áreas de preocupación detectadas de la seguridad operacional - ya sea mediante grupos de enfoque o proyectos, considerando que los DIP serán la norma para conducir asuntos de seguridad operacional.

3.1.14 Después de la sesión informativa del Relator del IAT, el ESC acordó que el ESC será informado una vez al año sobre las tendencias regionales acordadas con la producción del Informe Anual sobre Seguridad Operacional de RASG-PA.

3.1.15 CANSO informó a la Reunión sobre las iniciativas de seguridad operacional que ha desarrollado en el último año y las nuevas que estará siendo implementada, llamada “Iniciativa de seguridad operacional de frontera”, la cual debe ser considerada por el SET/4 cuando se desarrollen DIP asociados con MAC.

3.1.16 La Reunión acordó que sería apropiada una presentación que demuestre que RASG-PA es una organización guiada por datos, sería apropiada presentar en la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), y en la 5ª Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación, para apoyar la Declaración de Puerto España.

3.1.17 IATA presentó las actividades del SET/2 sobre el desarrollo de los DIP CFIT, que se dividieron en tres áreas: Estados, aerolíneas y RASG-PA. La Reunión discutió la participación y el liderazgo de diversas organizaciones en las variadas tareas y DIP. El concepto de DIP de CFIT fue aprobado por el ESC, y se acordó que necesita mayor desarrollo por parte de SET/2.

3.1.18 El ESC aprobó los Sumarios de Discusiones de las Reuniones PA-RAST/15 y 16 como se presentó en la NE/03.

**DECISIÓN**

**RASG-PA/ESC/19/1**

**SUMARIO DE DISCUSIONES DE LA REUNIÓN PA-RAST/15**

El ESC aprobó el Sumario de Discusiones de la Reunión PA-RAST/15 como se presentó al ESC.

**DECISIÓN**

**RASG-PA/ESC/19/2**

**SUMARIO DE DISCUSIONES DE LA REUNIÓN PA-RAST/16**

El ESC aprobó el Sumario de Discusiones de la Reunión PA-RAST/16 como se presentó al ESC.

3.1.19 El ESC acordó formular la siguiente decisión:

**DECISIÓN**

**RASG-PA/ESC/19/3**

**ACTUALIZACIÓN DE TENDENCIAS ANUALES DE INFORMACIÓN RASG-PA/ESC POR EL EQUIPO DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN (IAT)**

El ESC aprobó que el IAT actualice anualmente al ESC sobre el análisis de tendencias de datos de las Regiones CAR y SAM en conformidad con la producción del Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA.

### **3.2 Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)**

3.2.1 La Secretaría informó a la Reunión que la Cuarta Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) de RASG-PA, se encuentra en revisión final. El documento fue presentado a la Reunión para comentarios. La Secretaría circulará el ASR al ESC para revisión, considerando que su impresión está programada para la última semana de abril. Los comentarios deberán recibirse al final del lunes, 14 de abril de 2014.

3.2.2 La Secretaría se comprometió a publicar el ASR en el segundo trimestre del año 2014.

3.2.3 La Secretaría informó a la Reunión que la Reunión del ASRT para preparar la 5ª edición del ASR, se llevará a cabo en la Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, del 17 al 19 de junio de 2014.

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

3.3.1 La Reunión tomó nota de las actividades de instrucción llevadas a cabo por el ASTT y las cuestiones de acción de la Reunión ASTT/5, como fueron presentadas en la NI/02.

3.3.2 Embraer explicó la Herramienta para el análisis de riesgo de vuelo (FRAT), que fue presentada en la Reunión ASTT/5, la cual es utilizada por la aviación corporativa, y está disponible para utilizarse en tabletas, etc. La Reunión estuvo de acuerdo en que RASG-PA debería promover esta útil herramienta. Una forma de promoverlas es incluir una presentación en el Seminario de Seguridad Operacional de RASG-PA.

3.3.3 La Reunión acordó diseminar las herramientas de instrucción y material de RASG-PA en una memoria portátil como un i-Kit. RASG-PA financiará esta iniciativa.

3.3.4 Los videos de instrucción serán excluidos de distribución pública, sin embargo, ALTA/IATA elaborarán una lista para distribución de videos asociados con el DIP/RE/9.

3.3.5 Embraer comentó sobre el próximo Seminario sobre seguridad operacional de la aviación de RASG-PA que será auspiciado por Nova Southeastern University y Embraer en Fort Lauderdale, Estados Unidos, del 22 al 23 de mayo de 2014.

3.3.6 Con relación al Seminario sobre seguridad operacional de la aviación de RASG-PA, que se llevará a cabo en la Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, del 5 al 6 de agosto de 2014, en coordinación con Flight Safety Foundation (FSF), la Oficina Regional SAM de la OACI comentó que las dificultades de las cuotas asociadas con el evento ICAO-SAM han sido resueltas con FSF. El nombre del seminario cambiará para reflejar la asociación entre RE y las áreas de enfoque de riesgo de RASG-PA.

3.3.7 El ESC aprobó el Sumario de Discusiones de la Reunión ASTT/5 como fue presentado en la NI/02.

**DECISIÓN  
RASG-PA/ESC/19/4**

**SUMARIO DE DISCUSIONES DE  
LA REUNIÓN ASTT/5**

El ESC aprobó el Sumario de Discusiones de la Reunión ASTT/5 como fue presentado.

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Informe de los Proyectos de RASG-PA**

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

4.1.1 COCESNA/ACSA informó a la Reunión sobre las actividades en curso de PASO para reducir el riesgo de la seguridad operacional en el aeropuerto MROC (San José, Costa Rica) como se presentó en la NI/03.

4.1.2 La Reunión fue informada que COCESNA/ACSA asignó un presupuesto específico para las actividades PASO.

4.1.3 La Reunión acordó que RASG-PA debe promover esta iniciativa en otros lugares de las Regiones CAR y SAM.

**4.2 Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de América Central**

4.2.1 COCESNA/ACSA informó a la Reunión sobre el estado de implementación de la Comisión Regional de Investigación de Accidentes/Incidentes, alineada con los principios de la Organización Regional de Investigación de Accidentes (RAIO), como han sido promovidos por la OACI.

4.2.2 La Reunión fue informada que COCESNA/ACSA asignó un presupuesto específico para la implementación de la Fase II del proyecto, como fue presentado en la NI/04.

4.2.3 Boeing y IATA expresaron su apoyo a la iniciativa de la Comisión Regional de Investigación de Accidentes/Incidentes mediante el suministro de instrucción a los investigadores de accidentes/incidentes designados por los Estados.

4.2.4 El ESC mostró su apoyo a la iniciativa de la Comisión Regional de Investigación de Accidentes/Incidentes y alentó a COCESNA/ACSA a continuar con el proyecto bajo el marco de RASG-PA.

#### **4.3 Estandarización de la fraseología ATC en inglés y español, de conformidad con el PANS-ATM (Doc 4444) de la OACI**

4.3.1 La Reunión fue informada por IATA sobre el curso de fraseología “*Instruir al instructor*”, y se revisó la descripción del curso. La audiencia esperada para el curso de instrucción son los instructores de Control de Tránsito Aéreo (ATC) y pilotos.

4.3.2 La Reunión acordó impartir los cursos iniciales en las Oficinas Regionales NACC y SAM.

4.3.3 IATA mencionó que la campaña de instrucción está lista para difundirse, y que el primer curso puede ser impartido en agosto de 2014.

4.3.4 La Reunión discutió sobre la factibilidad de recomendar que para poder renovar las licencias de pilotos y solicitantes de licencias ATC se tome el curso de fraseología Control de tránsito aéreo (ATC). Una medida alternativa sería que la OACI aliente a los Estados miembros a cumplir con el Doc 4444 de la OACI.

4.3.5 La Reunión consideró que el concepto “Instruir al instructor” podría presentarse en la Reunión NACC/DCA/5, a los Directores de Seguridad Operacional de aerolíneas en la próxima Cumbre de Seguridad Operacional, y en las reuniones de CANSO.

4.3.6 La Reunión consideró que esta iniciativa debería ser incluida en el programa de trabajo de ASTT para 2015.

#### **4.4 Programa para la Reducción del Choque con Aves**

4.4.1 En la NE/07, IATA informó a la Reunión sobre el estado del Proyecto para la Reducción del Choque con Aves y el programa piloto establecido en el Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO), Panamá, y en el Aeropuerto Internacional TAGSA (SEGU) en Guayaquil, Ecuador.

4.4.2 La Reunión tomó nota de los resultados de este proyecto, recomendó continuar la coordinación con Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF), y apoyó continuar su actividad bajo el marco de RASG-PA.

4.4.3 IATA informó a la Reunión que el proyecto piloto ha concluido y que el apoyo al proyecto de la FAA y USDA fue esencial. La colaboración entre expertos de choques de aves, socios de la industria y aeropuertos permitieron al aeropuerto SEGU elaborar un plan de acción colaborativo para hacer frente a sus peligros de choques con aves.

4.4.4 ALTA informó a la Reunión que está trabajando con USDA y IATA sobre el resumen ejecutivo del Programa para la reducción del choque con aves en el aeropuerto SEGU. El Plan de acción sobre la neutralización de incidentes con fauna silvestre fue publicado en abril de 2014.

4.4.5 Con relación a MPTO, IATA informó a la Reunión que la valoración local del aeropuerto continúa, y las recomendaciones serán adoptadas. Se identificó la falta de control de vegetación y los focos de atracción cercanos (incluido un matadero), como riesgos que deben ser enfrentadas mediante el desarrollo del plan de acción.

4.4.6 La Reunión reconoció que este proyecto es un ejemplo exitoso de los proyectos piloto del RASG-PA.

#### **4.5 Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RSTs) — Actualización de los Go-Teams RST**

4.5.1 La Secretaría presentó un resumen de la iniciativa del Go-Team de Seguridad Operacional de Pista en la NE/07. El Go-Team RST de Tegucigalpa, Honduras, fue apoyado por los Socios del Programa Mundial de Seguridad Operacional de Pista de la OACI.

4.5.2 IATA sugirió que el enfoque utilizado por el Go-Team de Seguridad Operacional de Pista debe ser replicado en otros Estados en colaboración de los aeropuertos locales.

#### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

#### **5ta Cumbre Panamericana de la Seguridad Operacional de la Aviación 2014: Logística y Orden del Día**

5.1.1 ALTA informó a la Reunión sobre la logística y la orden del día preliminar de la 5ta Cumbre Panamericana de la Seguridad Operacional de la Aviación 2014.

5.1.2 La Reunión recomendó/acordó sobre lo siguiente:

- En el primer día, agregar tiempo para VIP a fin de dar palabras de bienvenida, incluyendo al Secretario General de la OACI y al Ministro local.
- Panel 2: la Oficina Regional SAM de la OACI recomienda miembros fuertes para este panel
- Panel 5: sugerencia de tener la presentación sobre Pérdida de control - en vuelo (LOC-I) de los Co-Presidentes del Equipo de análisis de información de implementación conjunta (JIMDAT). Estados Unidos apoyará en la coordinación para que el Co-Presidente de JIMDAT asista a la Reunión
- El programa de las sesiones paralelas será discutido con la Secretaría durante las teleconferencias periódicas
- Sesión C: ALTA en busca de la participación de los Estados. colaboración de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)
- Se revisó el gasto estimado y el presupuesto

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:****Declaraciones de Bogotá y Puerto España**

6.1.1 La Oficina Regional SAM de la OACI resumió la Declaración de Bogotá en la cual se revisaron las métricas y los objetivos. Los compromisos específicos y metas por alcanzar en 2016 están listados en la Declaración. Los objetivos de seguridad operacional y de navegación aérea están enfocados en las siguientes áreas: vigilancia de la seguridad operacional, accidentes, RE, certificación de aeródromos, Programas estatales de seguridad operacional (SSP) e implementación de Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), terminal de Navegación basada en la performance (PBN), PBN en ruta, AIM, ATFM, Coordinación/transferencia digital tierra-tierra, beneficio del medio ambiente, Servicios de tránsito aéreo (ATS), interconexión del Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS), interconexión de sistemas automatizados, Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC), e implementación de redes de protocolos nacionales de Internet (IP).

6.1.2 La Oficina Regional NACC de la OACI resumió el borrador de la Declaración de Puerto España. Las áreas de enfoque fueron similares a las de la Declaración de Bogotá.

6.1.3 La Reunión sugirió compartir las Declaraciones de Bogotá y de Puerto España en InfoShare, lo cual se llevará a cabo en Baltimore, Estados Unidos, del 23 al 25 de septiembre de 2014.

**Cuestión 7 del  
Orden del Día:****Plan Estratégico de Comunicaciones de RASG-PA**

7.1.1 Brasil presentó el Plan de comunicaciones de RASG-PA.

7.1.2 La Reunión discutió y acordó las siguientes propuestas:

- Boletín informativo (correo electrónico) — un resumen de las actividades más relevantes y materiales especiales. Boletines semestrales (ALTA y la Secretaría de la OACI como responsables, miembros de ESC como apoyo);
- ALTA proporcionará Aero Latin News con actualizaciones de RASG-PA dos veces al año para publicar
- Sitio Web de RASG-PA: necesita ser más amigable para el usuario y estar actualizado
- Definición de un repositorio central para las comunicaciones. Skybrary fue considerado como un buen repositorio secundario para la información de RASG-PA
- Fuerte diseminación de las actividades de RASG-PA a través de todas las reuniones de la región Pan América

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

7.1.3 El Co-Presidente de PA-RAST representando a las organizaciones internacionales/industria mencionó que el plan de comunicación debe considerar la promoción y los recursos disponibles. Otras ideas del PA-RAST incluyen actualizaciones de medios sociales y desarrollo de diapositivas estándar para ser incluidas en las presentaciones RASG-PA de los miembros de ESC.

**Plan Estratégico de RASG-PA**

8.1.1 Brasil presentó el Plan Estratégico de RASG-PA. Después de discusión, la Reunión acordó lo siguiente:

- La estructura general del documento de la estrategia es buena
- Recomendación de excluir Políticas de seguridad operacional/Sección de principios del documento y enfocarse únicamente en la seguridad operacional
- Con relación a la meta de seguridad operacional de RASG-PA, el ESC consideró que el PA-RAST debería sugerir metas específicas basadas en datos relacionadas con CFIT, RE, LOC-I y MAC
- Los objetivos de las Declaraciones de Bogotá y Puerto España de las Oficinas NACC y SAM de la OACI incluyen objetivos de seguridad operacional para los Estados. Los objetivos de RASG-PA son tanto para los Estados como para la industria. Los objetivos de las Declaraciones de Bogotá y Puerto España no necesitan ser incluidos en el Plan Estratégico. Los objetivos de RASG-PA y de las Declaraciones son complementarios
- Un grupo Ad hoc compuesto por Brasil, Boeing, IATA y Embraer se enfocará en la sección de la estrategia e informarla a la Reunión ESC/20

**Cuestión 9 del  
Orden del Día:**

**Desarrollo de métricas para medir las fortalezas institucionales de las Autoridades de Aviación Civil**

9.1.1 La Oficina Regional SAM de la OACI informó a la Reunión sobre el proyecto.

9.1.2 La Reunión acordó iniciar el proyecto. Voluntarios de la industria (Boeing, CANSO) y Estados Unidos acordaron apoyar a la Oficina Regional SAM de la OACI con la medición de las fortalezas institucionales de los Estados. La Oficina Regional SAM de la OACI propone obtener un estudiante graduado para apoyar este proyecto como un interno, y estuvo de acuerdo en proporcionar una actualización en la Reunión ESC/20.

9.1.3 La Reunión acordó la siguiente decisión:

**DECISIÓN**

**RASG-PA/ESC/19/5**

**ELABORACIÓN DE METRICAS  
PARA MEDIR LAS FORTALEZAS  
INSTITUCIONAS 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.

**Cuestión 10 del  
Orden del Día**

**Fechas/Sedes de las Reuniones RASPA/ESC para julio y noviembre de 2014**

10.1.1 La Secretaría informó a la Reunión sobre la Reunión ESC/20 propuesta, a ser auspiciada por Estados Unidos en Washington, DC, United States, del 15 al 16 de julio de 2014. Boeing ofreció encontrar una sala de respaldo en caso que Estados Unidos no pueda asegurar la sala de reuniones.

10.1.2 De acuerdo con la Reunión ESC/22 la Secretaría informó que sería auspiciada por Brasil, en Rio de Janeiro, Brasil, y las fechas acordadas serán del 6 al 7 de noviembre de 2014. Las Reuniones IAT/8 y PA-RAST/18 se llevarán a cabo en el mismo lugar, del 3 al 5 de noviembre de 2014, respectivamente.

**Cuestión 11 del  
Orden del Día**

**Otros asuntos**

11.1.1 La Reunión acordó cancelar la teleconferencia de abril del RASG-PA/ESC. La próxima teleconferencia será el 12 de junio de 2014.

-----

APÉNDICE A

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
<b>Brazil /Brasil</b>		
<b>Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino</b> Director	ANAC	Tel. +55 21350 15147 E-mail doa@anac.gov.br
<b>Curaçao / Curazao</b>		
<b>Oscar Derby</b> Director General	Curaçao Civil Aviation Authority	Tel. + 5999 839 3319 E-mail oscar.derby@gobiernu.cw; oderby.ccaa@gmail.com
<b>United Kingdom / Reino Unido</b>		
<b>Bruce D'Ancey</b> Policy Specialist – Flight Operations	Air Safety Support International (ASSI)	Tel. + 1 44 (0)1293 897034 E-mail bruce.d'ancey@airsafety.aero
<b>United States / Estados Unidos</b>		
<b>Christopher Barks</b> Director, Western Hemisphere Office	Federal Aviation Administration	Tel. +1 507 317 5370 E-mail christopher.barks@faa.gov
<b>Airbus</b>		
<b>Craig Hoskins</b> V. P., SAFETY AND TECHNICAL AFFAIRS	AIRBUS	Tel. +1 202-247-6515 E-mail craig.hoskins@airbus.com
<b>ALTA</b>		
<b>Eduardo Iglesias</b> Executive Director	ALTA	Tel. +786 388 0222 E-mail eiglesias@alta.aero
<b>Santiago Saltos</b> Senior Manager Industry Affairs	ALTA	Tel. +1 305 790 0507 E-mail ssaltos@alta.aero
<b>Boeing</b>		
<b>Gerardo Hueto</b> Deputy Chief-Aviation System Safety	Boeing	Tel. +1 425 237 3129 E-mail gerardo.m.hueto@boeing.com
<b>Rebeca Good</b> Aviation Safety Business Manager	Boeing	Tel. +1 425 237 3129 E-mail rebecca.good@boeing.com

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e</b>
<b>CANSO</b>		
<b>Javier Alejandro Vanegas</b> Director para Latinoamérica y el Caribe	CANSO	Tel. + 52 55 5786 5512 E-mail lamcar.asst@canso.org; javier.vanegas@canso.org
<b>COCESNA</b>		
<b>Manuel Enrique Cáceres Díaz</b> Director ACSA	ACSA	Tel. +506 2435 7680 E-mail manuel.caceres@cocesna.com
<b>Embraer</b>		
<b>Fabio Catani</b> Manager, Safety Programs	Embraer	Tel. + 55 12 9 8151-3228 E-mail fcatani@embraer.com.br
<b>IATA</b>		
<b>Gabriel Acosta</b> Safety & Flight Operation Manager	IATA	Tel. +1 305 607 3180 E-mail acostag@iata.org
<b>Marco A. Vidal Macchiavello</b> Manager, SO&I-Latin America & Caribbean	IATA	Tel. +511 222 4353 ext 116 E-mail vidalm@iata.org
<b>ICAO / OACI</b>		
<b>Loretta Martin</b> Regional Director	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +5255 52503211 E-mail icaonacc@icao.int
<b>Franklin Hoyer</b> Regional Director / Director Regional	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. + 511 611-8686 E-mail icaosam@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
<b>Oscar Quesada Carboni</b> Deputy Regional Director / Director Regional Adjunto	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. + 511 611 8686 E-mail oquesada@icao.int
<b>Eduardo Chacin</b> 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
<b>Veronica Chavez</b> Regional Officer, Technical Cooperation / Especialista Regional en Cooperación Técnica	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. + 511 611-8686 ext.201 E-mail vchavez@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
<b>ICAO / OACI</b>		
<b>Roberto Arca</b> Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue / Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. +1 511 611 8686 E-mail rarca@icao.int
<b>Julio Pereira</b> Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue / Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM)	Tel. +1 511 611 8686 E-mail jpereira@icao.int

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

ESC/19  
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/5	C	2	FS	ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO DE TECNOLOGÍA A BORDO PARA MITIGAR LAS EXCURSIONES DE PISTA (RE)	Que ALTA coordine con sus líneas aéreas miembros considerar los resultados preliminares del análisis costo-beneficio de la tecnología a bordo para mitigar las excursiones de pista (RE), de manera que proporcionen retroalimentación en la próxima reunión de RASG-PA.	La Reunión acordó invalidar la Decisión RASG-PA/ESC/7 y dar seguimiento por medio de la Conclusión RASG-PA/5/2	ALTA	9/11/2014	Retroalimentación	Válida
RASG-PA/6	C	2	FS	ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO SOBRE TECNOLOGÍA A BORDO PARA MITIGAR LAS EXCURSIONES DE LA PISTA	Que ALTA continúe encuestando a sus líneas aéreas miembros en relación al análisis de costo-beneficio sobre tecnología a bordo para mitigar las Excursiones de Pista (RE), actualice al ESC y presente los resultados de las consultas a la Reunión RASG-PA/07.	ALTA informará al ESC la factibilidad de continuar con la actividad en el ESC/20	ALTA	9/11/2014	Resultados de las consultas	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 ESC16	D	2	FS	NOTAS DE ESTUDIO DEL ESC	Las notas de estudio del RASG-PA que no sean presentadas en las fechas límites establecidas para su traducción, serán traducidas en base a la carga de trabajo de la Secretaría.		Miembros del RASG-PA			Válida
RASG-PA ESC18	D	6	FS	5ta CUMBRE PANAMERICANA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN A CELEBRARSE CONJUNTAMENTE CON LA REUNIÓN PLENARIA ANUAL RASG-PA/07 EN CURACAO DEL 8 AL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2014	RASG-PA y ALTA auspiciarán la 5ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación a celebrarse conjuntamente con la Reunión Plenaria Anual RASG-PA/07 en Curazao del 8 al 12 de septiembre 2014		RASG-PA y ALTA	9/9/2014	Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación	Valida

## APÉNDICE D

### Acciones a tomar del RASG-PA/ESC/19

Ítem #	Descripción	Responsable de la Acción	Disposición	Estado
RASGPA/ESC/19/A1	<p>Verificar y presentar las conclusiones del análisis del costo-beneficio de la tecnología de a bordo para mitigar las RE en la próxima Cumbre de RASG-PA en septiembre de 2014.</p> <p>Cuestión 2 del Orden del Día</p>	ALTA		Válida
RASGPA/ESC/19/A2	<p>Proporcionar a la OACI el texto específico sobre la instalación y modernización del ROPS en la flotilla de Avianca.</p> <p>Cuestión 2 del Orden del Día</p>	Airbus		Válida
RASGPA/ESC/19/A3	<p>Proporcionar el gráfico de la tasa mundial de accidentes en la próxima Cumbre de Seguridad Operacional.</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	Boeing		Válida
RASGPA/ESC/19/A4	<p>Desarrollar proceso para incluir los hot spots/áreas emergentes de preocupación en los términos de referencia, y presentarlo en el ESC/20.</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	IAT		Válida
RASGPA/ESC/19/A5	<p>Coordinar para que el piloto de Boeing viaje a Miami para asistir a ALTA en el simulador.</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	Boeing		Válida

Ítem #	Descripción	Responsable de la Acción	Disposición	Estado
RASGPA/ESC/19/A6	<p>Presentación en Power Point de Instrucción: Añadir los puntos de conversación sobre el modo de anuncio, monitoreo de piloto y labores de vuelo del piloto, modo de vuelo y automatización de monitoreo, y los niveles apropiados de automatización.</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	ALTA		Válida
RASGPA/ESC/19/A7	<p>Proporcionar una lista de verificación para los inspectores de la ACC para cumplir con el CFIT.</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	ASSI, Estados Unidos		Válida
RASGPA/ESC/19/A8	<p>PBN/implementación de la Guía vertical</p> <p>Cuestión 3.1 del Orden del Día</p>	COCESNA/ACSA		Válida
RASGPA/ESC/19/A9	<p>Redistribución de copias electrónicas del Informe Anual de Seguridad Operacional a los miembros del ESC.</p> <p>Cuestión 3.2 del Orden del Día</p>	Secretaría		Finalizada
RASGPA/ESC/19/A10	<p>Crear una lista de los candidatos para recibir videos de instrucción (por ejemplo ATC y pilotos).</p> <p>Cuestión 3.3 del Orden del Día</p>	ALTA y IATA		Válida

Ítem #	Descripción	Responsable de la Acción	Disposición	Estado
RASGPA/ESC/19/A11	<p>Investigar fraseología estándar y de instrucción para ATC. También incluir en la investigación fraseología de “Instruir al Instructor” en su próximo seminario/programa.</p> <p>Cuestión 4.3 del Orden del Día</p>	CANSO		Válida
RASGPA/ESC/19/A12	<p>Borrador de las recomendaciones de RASG-PA relacionadas con “Instruir al Instructor.” Circular las recomendaciones e incorporar los comentarios antes del 31 de mayo de 2014. Toma de decisión en la teleconferencia de ESC a celebrarse en junio de 2014.</p> <p>Cuestión 4.3 del Orden del Día</p>	ESC		Válida
RASGPA/ESC/19/A13	<p>Solicitar temas/notas/oradores para para las sesiones de la tarde del 10 de septiembre de 2104, en la 5ta Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación.</p> <p>Cuestión 5 del Orden del Día</p>	ALTA y OACI		Válida
RASGPA/ESC/19/A14	<p>Coordinar que las Declaraciones de Bogotá y Puerto España sean incluidas en la agenda de la Reunión InfoShare en septiembre de 2014.</p> <p>Cuestión 6 del Orden del Día.</p>	Airbus		Válida

Ítem #	Descripción	Responsable de la Acción	Disposición	Estado
RASGPA/ESC/19/A15	<p>Proporcionar para revisión diapositivas simplificadas/puntos de conversación a los miembros del ESC.</p> <p>Cuestión 7 del Orden del Día</p>	Boeing		Válida
RASGPA/ESC/19/A16	<p>Sugerir información específica orientada a datos en relación con CFIT, RE, LOC-I, reducción de horas extras de MAC.</p> <p>Cuestión 8 del Orden del Día</p>	PA-RAST		Válida
RASGPA/ESC/19/A17	<p>Plan estratégico actualizado para ser revisado en la teleconferencia del ESC en junio y borrador a ser presentado a la Reunión del ESC/20.</p> <p>Cuestión 8 del Orden del Día</p>	Brasil		Válida