



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14— NE/03

20/03/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)

Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

### Cuestión 3

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

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

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

(Presentada por la Secretaría)

### **RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio presenta los resultados de las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA).

El RASG-PA desarrolla iniciativas y proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación valiéndose del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI, como guía para reducir los riesgos a la seguridad operacional a fin de disminuir el índice de accidentes mortales en Panamérica (Regiones NAM, CAR y SAM de la OACI).

La participación de los Estados/Territorios, los organismos internacionales y la industria en las actividades del RASG-PA ha sido un factor determinante para mejorar la seguridad operacional en Panamérica.

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

## 1. Introducción

1.1 El RASG-PA se creó en noviembre de 2008 para contribuir con el desarrollo y funcionamiento de un sistema de seguridad operacional basado en la performance Panamérica.

1.2 Su misión es fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil en Panamérica mediante la coordinación y la colaboración de todas las partes interesadas de la aviación bajo el liderazgo de la OACI.

1.3 La visión del RASG-PA es que todas las partes interesadas de la aviación trabajen para reducir los riesgos de seguridad operacional en Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y Sudamérica a través de esfuerzos armonizados y coordinados de mitigación dirigidos a promover la ejecución de iniciativas de seguridad operacional.

1.4 El RASG-PA utiliza el Plan global de seguridad operacional (GASP) de la OACI como guía para desarrollar su programa de trabajo con una perspectiva regional.

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

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

1.7 Para desarrollar sus actividades, el RASG-PA estableció los siguientes equipos (véase el **Apéndice A**):

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

## 2. Análisis

### 2.1 Prioridades y metas regionales de seguridad operacional

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

2.1.2 La Quinta Edición del informe anual de seguridad operacional (ASR) del RASG-PA revela que los tres riesgos principales en la Región Panamericana siguen siendo la Excursión de la pista (RE), el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la Pérdida de control en vuelo (LOC-I). Recientemente, se añadió a la lista la Colisión en vuelo (MAC) como la cuarta área de riesgo en la Región.

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

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

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

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

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

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

## 2.3 Desafíos regionales del RASG-PA

2.3.1 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.

## 3. Conclusión

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

3.2 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..

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

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

## 4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

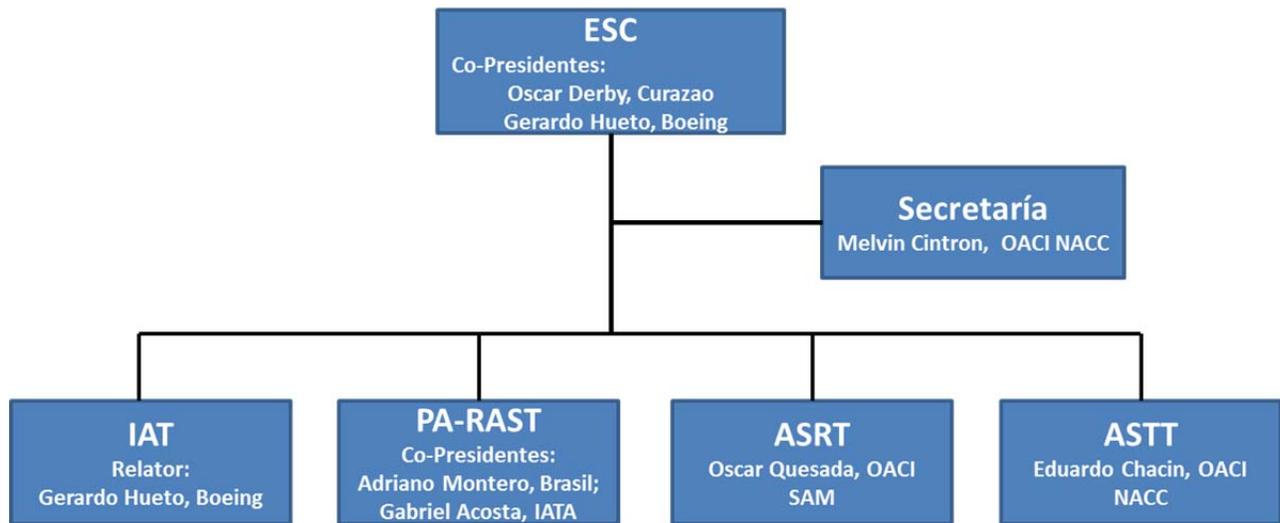
- a) tomar nota de los avances en materia de seguridad operacional alcanzados por el RASG-PA;
- b) apoyar la labor del RASG-PA mediante una mayor participación efectiva en sus actividades;
- c) informar a la Secretaría de RASG-PA acerca del punto focal para RASG-PA por parte de su organización (refiérase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

APÉNDICE A

ORGANIGRAMA DEL RASG-PA

# RASG-PA

(Estados/Territorios Panamericanos, Organizaciones Internacionales e Industria)



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

---

**APENDICE****ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL  
Oficina Regional Sudamericana****DECLARACIÓN DE BOGOTA**

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a 13 Estados y 8 organizaciones internacionales e industria:

*Considerando* que de acuerdo al Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Tomando nota* de los objetivos que se desean alcanzar con los Planes Mundiales de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional, recientemente aprobados por el trigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

*Teniendo en cuenta* el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico, intercambios, el comercio y para la integración regional;

*Conscientes* que el constante crecimiento en el transporte aéreo que está presentando la región y que los grandes eventos mundiales que se desarrollarán en los próximos años requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional, eficiencia y seguridad de la aviación;

*Conscientes* que el crecimiento del transporte aéreo impone retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de navegación aérea;

*Conscientes* que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claras;

*Reconociendo* que la Región Sudamericana ha logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto en la resolución de problemas de interés común;

*Conscientes* que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitara un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando el incremento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región y el logro de metas conjuntas;

*Conscientes* de que las mejoras operacionales en la navegación aérea desde un enfoque regional son más productivas y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;

*Reconociendo* que para la mejor implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a nivel regional es necesaria la implementación de una legislación sobre protección de las fuentes de información;

*Conscientes* que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para el sostenimiento de los logros;

*Reconociendo* la importancia de desarrollar inteligencia de seguridad operacional utilizando información reactiva, proactiva y predictiva, para acompañar la toma de decisiones, mitigar los riesgos a la seguridad operacional y mejorar de forma continua;

*Reconociendo* el potencial del trabajo colaborativo de los Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST) como una herramienta gestión de riesgos; y

*Considerando* el plan de acción acordado durante la Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región Sudamericana (SAM).

La décimo tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13):

DECLARA su compromiso en alcanzar las siguientes metas regionales para el 2016:

1. **Vigilancia de la seguridad operacional**  
*Alcanzar el 80% de aplicación efectiva (EI) en la Región SAM.*
2. **Accidentes**  
*Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.*
3. **Excursiones en pista**  
*Reducir en 20% la tasa de excursiones de pista con relación a la tasa promedio de la Región (2007 – 2012).*
4. **Certificación de aeródromos**  
*Alcanzar a 20% de aeródromos internacionales certificados.*
5. **Implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)**
  - *Alcanzar el 67% de implementación del SSP.*
  - *Alcanzar el 100% de la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.*
6. **Navegación basada en performance (PBN) terminal**  
*Cumplimiento de las metas establecidas en la resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV),*
7. **PBN en ruta**
  - *60% de aeródromos internacionales con Salida normalizada por instrumentos (SID) / llegada normalizada por instrumentos (STAR) PBN.*
  - *60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN).*
8. **CDO**  
*40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO).*

9. **CCO**  
*40% de aeródromos internacionales / TMA's con operación de ascenso continuo (CCO).*
10. **Estimado de ahorro en combustible/ Reducción en emisiones de CO2 con base en la herramienta de la OACI para la estimación de ahorro de combustible (IFSET)**  
*Alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.*
11. **ATFM**  
*100% de centros de control de área (ACCs) proporcionando el servicio de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).*
12. **AIM**  
*100% de elementos requeridos (hoja de ruta Servicios de Información aeronáutica (AIS) a la Gestión de Información aeronáutica (AIM)) de la FASE I.*
13. **Interconexión AMHS**  
*100% de interconexiones del Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS (AMHS) a nivel regional implementado.*
14. **Interconexión de sistemas automatizados (intercambio de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC))**  
*100% de interconexiones de sistemas automatizados.*
15. **Implementación de redes IP nacionales**  
*80% de los Estados con implantación de redes de comunicaciones IP nacionales.*

Hecho en Bogotá, Colombia, 6 de diciembre de 2013



## *Declaración de Puerto España*

1. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, convocada por la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a **22** Estados y **9** organizaciones internacionales:
2. Considerando que, en conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todos los aspectos en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;
3. Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar por medio del Plan Global de Seguridad Operacional y el Plan Global de Navegación Aérea recientemente aprobados por el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
4. Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico y de intercambio comercial para la integración regional;
5. Consciente que el crecimiento en el transporte aéreo continuará en la región y que incluirá eventos mundiales, que se desarrollarán en los próximos años que requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional de la aviación, eficiencia y seguridad de la aviación;
6. Consciente que el crecimiento del transporte aéreo plantea retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de la navegación aérea;
7. Consciente que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claros;
8. Reconociendo que las Regiones NAM/CAR han logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto para la resolución de problemas de interés común;



— 2 —

9. Consciente que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitará un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando niveles de seguridad operacional de las Regiones y el logro de metas conjuntas;
10. Consciente de que las mejoras operacionales regionales en la navegación aérea producen eficiencia y seguridad operacional, y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;
11. Consciente que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para su sostenimiento; y
12. Considerando la conclusión acordada durante la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014.
13. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) DECLARA su compromiso de alcanzar las siguientes metas:

### **Metas Regionales de Seguridad Operacional**

1. Vigilancia de la Seguridad Operacional
  - Promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016
  - Ningún Estado en la Región tendrá una EI del Elemento Crítico 3 del USOAP de la OACI (Personal de AAC) ni del Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016
2. Accidentes
  - Utilizando como referencia el año 2010, reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el año 2020



— 3 —

3. Excursiones de Pista
  - Reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016
4. Certificación de Aeródromos
  - 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016
5. Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
  - 60% de los Estados habrá implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016
  - 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la Etapa Reactiva a más tardar en diciembre de 2016

#### **Metas Regionales de Navegación Aérea**

1. Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)
  - 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016

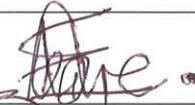
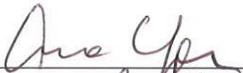
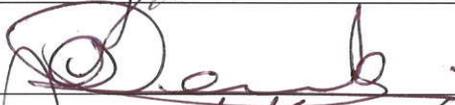
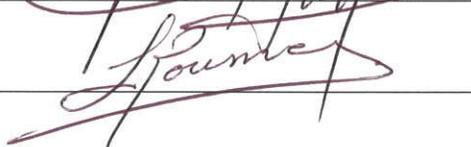


— 4 —

2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
  - 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
  - 100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase I de los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016.
4. Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra
  - 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016
5. Beneficio del Medio Ambiente
  - Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO<sub>2</sub> de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN a más tardar en diciembre de 2016

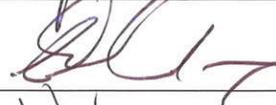
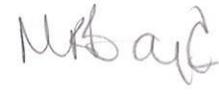
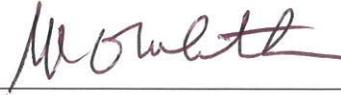
Firmada en Puerto España, Trinidad y Tabago, el 29 de abril de 2014.



State / Estado	Signature / Firma
<b>Bahamas</b>	
<b>Barbados</b>	
<b>Belize / Belice</b>	
<b>Bermuda</b>	
<b>Canada / Canadá</b>	
<b>Costa Rica</b>	
<b>Cuba</b>	
<b>Curaçao / Curazao</b>	
<b>Dominican Republic / República Dominicana</b>	
<b>El Salvador</b>	
<b>France / Francia</b> <i>for French Antilles / Antillas Francesas,          Guadeloupe/Guadalupe, Martinique / Martinica, Saint          Barthélemy / San Bartolomé and / y Saint Martin / San          Martín</i>	
<b>Guatemala</b>	
<b>Haiti / Haití</b>	



— 6 —

State / Estado	Signature / Firma
<b>Honduras</b>	
<b>Jamaica</b>	
<b>Mexico / México</b>	
<b>Nicaragua</b>	
<b>Sint Maarten</b>	
<b>Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago</b>	
<b>Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos</b>	
<b>United Kingdom / Reino Unido</b> <i>for Anguilla; British Virgin Islands / Islas Vírgenes Británicas, Cayman Islands / Islas Caimanes and / y Montserrat</i>	
<b>United States / Estados Unidos</b>	
<b>ECCAA</b> <i>for Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda, Granada, Saint Kitts and Nevis / San Kitts y Nevis, Saint Lucia/Santa Lucía and / y Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas</i>	

## APÉNDICE D

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

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

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

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

- e) la formulación de indicadores para medir las fortalezas institucionales de las autoridades de aviación civil.

-----

**APÉNDICE E**

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

Estado/Territorio/Organización  
Internacional

\_\_\_\_\_

**1. Director de Seguridad Operacional**

\_\_\_\_\_

**2. PoC RASG-PA**

\_\_\_\_\_

Nombre:

\_\_\_\_\_

Cargo/Departamento:

\_\_\_\_\_

Dirección:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Teléfono:

\_\_\_\_\_

Correo electrónico:

\_\_\_\_\_

Firma:

\_\_\_\_\_

Fecha:

\_\_\_\_\_