



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/5 — NE/08  
19/05/17

**Quinta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/5)**  
Puerto España, Trinidad y Tabago, 22-26 de mayo de 2017

### Cuestión 3

del Orden del Día:

**Implementación de Asuntos de Navegación Aérea**

**3.2 Iniciativas de seguridad operacional que serán apoyadas por la implementación de ANS**

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

(Presentada por la Secretaría)

##### **RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio presenta una actualización sobre el Estado de la Seguridad Operacional Regional en Panamerica.

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.

<b>Acción:</b>	La acción sugerida se presenta en la Sección 4.
<b>Objetivos Estratégico:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe de la Novena Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/9), Panamá City, Panamá, 23 de junio de 2016</li><li>• Informes Anuales de Seguridad Operacional de RASG-PA</li><li>• <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (GASP) de la OACI</li><li>• Informe de Seguridad Operacional de IATA</li><li>• Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i></li><li>• Sitio web de RASG-PA: <a href="http://www.icao.int/rasgpa">www.icao.int/rasgpa</a></li></ul>

## **1. Introducción**

1.1 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.

1.2 La misión del 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. Estado de la Seguridad Operacional Regional en Panamerica**

2.1 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 comercial 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

2.2 La Séptima Edición del informe (provisional) 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.

2.3 Estas áreas de riesgo se consideran prioridades del programa de trabajo del RASG-PA. Por lo tanto, son el enfoque del trabajo 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. Discusión**

3.1 Panamérica se enfrenta con muchos desafíos para mejorar los niveles de seguridad operacional. Por lo tanto, la coordinación de las actividades con el Grupo Regional de Ejecución y Planificación de la Región del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) y sus grupos de trabajo, la Sede de la OACI y las respectivas Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) es fundamental para evitar la redundancia y optimizar el uso de los recursos.

3.2 El intercambio de inteligencia de seguridad operacional hace posible la identificación, el enfoque y la priorización de áreas de interés para acelerar el desarrollo y la implementación de estrategias de mitigación. La siguiente lista (disponible únicamente en inglés) proporcionada por IATA (Co-Presidente de RASG-PA Organizaciones Internacionales e Industria) detalla los principales factores contribuyentes de los accidentes de aeronaves en Latinoamérica y el Caribe relacionados con el alcance de la actividad del NACC/WG:

<b>Top Contributing Factors Latin America and the Caribbean Aircraft Accidents (Source: IATA Safety Report 2016)</b>	
<b>Latent Conditions</b>	<b>Percentage Contribution</b>
1. Safety Management	33%
2. Regulatory Oversight	29%
3. Management Decisions	13%
4. Dispatch	4%
<b>Threats</b>	
1. Airport Facilities	21%
2. Meteorology	17%
3. Contaminated runway/taxiway - poor braking action	17%
4. Thunderstorms	8%
5. Operational Pressure	8%
6. Nav Aids	8%
7. Ground-based nav aid malfunction or not available	8%
8. Optical Illusion / visual mis-perception	8%
9. Manuals / Charts / Checklists	4%
10. Ground Events	4%
11. Fatigue	4%
12. Wind/Windshear/Gusty wind	4%
13. Lack of Visual Reference	4%
14. Air Traffic Services	4%
15. Poor/faint marking/signs or runway/taxiway closure	4%
16. Poor visibility / IMC	4%
17. Traffic	4%
18. Airport perimeter control/fencing/wildlife control	4%
19. Wildlife/Birds/Foreign Object	4%

### 3. Conclusiones

3.1 RASG-PA es un contribuyente activo para mejorar la seguridad operacional en la región Panamérica mediante la reducción de la duplicación de esfuerzos, así como también los gastos de recursos humanos y financieros.

3.2 El RASG-PA continúa sirviendo como un 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 todas las partes interesadas.

3.3 La participación y contribución de todos los Miembros del RASG-PA es fundamental para asegurar que las metas de seguridad operacional de la aviación sean cumplidas.

#### **4. Acción Sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a tomar acción mediante:

- a) El uso de la inteligencia de seguridad operacional contenida en esta nota de estudio y la publicada en los Informes de Seguridad Operacional para desarrollar estrategias de mitigación dentro del NACC/WG para mejorar la seguridad operacional; y
- b) la promoción e implementación de las SEIs del RASG-PA y los DIPs asociados, como corresponda e informar a la Secretaría de RASG-PA.