



Organización de Aviación Civil Internacional
Grupo Regional sobre Seguridad Operacional
de la Aviación - Panamérica (RASG-PA)

Vigésima Octava Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica

RASG-PA ESC/28

Informe Final

Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, 4 al 5 de mayo de 2017



**Vigésima Octava Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional
de la Aviación — Panamérica
(RASG-PA ESC/28)**

Lima, Perú, 4 al 5 de mayo de 2017

Sumario de Discusiones

Fecha	4 – 5 de mayo de 2017
Lugar	Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú
Ceremonia de Apertura	<p>A la Reunión asistieron 32 participantes de 7 Estados/Territorios y 10 organizaciones internacionales e industria. La lista de participantes se presenta en el Apéndice A.</p> <p>El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Regional para Sudamérica (SAM) de la OACI, y el Sr. Julio Siu, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, dieron la bienvenida a los participantes y agradecieron a la Oficina Regional SAM de la OACI en representación del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) por ser anfitriones de la reunión.</p> <p>La Reunión fue presidida por los señores Carlos Cirilo, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) representando a las Organizaciones/industria, y Wagner William de Souza, Brasil, quien actuó como Co-Presidente representando a los Estados/Territorios.</p> <p>El Sr. Julio Siu actuó como Secretario de la Reunión con el apoyo de los señores Franklin Hoyer y Rómulo Gallegos, Especialista Regional en Asistencia Técnica y Gerente del Programa de RASG-PA de la Oficina Regional NACC de la OACI. A la Reunión también asistió el Sr. Oscar Quesada, Director Regional Adjunto de la oficina Regional SAM de la OACI, la Sra. Verónica Chávez y los Sres. Marcelo Ureña, Roberto Sosa, Javier Puente y Fabio Salvatierra de la Oficina Regional SAM de la OACI. La reunión fue apoyada por el Sr. Michiel Vreedenburgh, Jefe de la Planificación de Implementación y Apoyo, Dirección de Navegación Aérea de la Sede de la OACI.</p>
Cuestiones de discusión	
Cuestión 1 del Orden del Día	<p>APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL</p> <p>1.1 La Reunión aprobó el orden del día y horario provisionales, con los siguientes cambios:</p>

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

- La Cuestión 3 del Orden del día –*Decisiones y Conclusiones Validas del RASG-PA ESC*, fue transferida al final del segundo día antes de la Cuestión 10 del Orden del día – *Otros asuntos*
- La Cuestión 4 del Orden del día – *Resumen Especial de Interés de RASG-PA – Sede de la OACI* –fue discutida después de la Cuestión 2 del Orden del día - *Nombramiento de los nuevos representantes del ESC y los Co- Presidentes y Vice Co-Presidentes de RASG-PA*
- La Cuestión 5 del Orden del día – *Informes de los Proyectos del RASG-PA*, se movió al segundo día
- La Cuestión 9 del Orden del día – *Asuntos/Resúmenes de interés al RASG-PA ESC*, se transfirió al segundo día después de la presentación de la Sede de la OACI

1.2 El Orden del día fue modificado para extender los días de trabajo y las pausas para el café fueron acortadas a discreción del Presidente.

NOMBRAMIENTO DE LOS NUEVOS REPRESENTANTES DEL ESC Y LOS CO-PRESIDENTES Y VICE CO-PRESIDENTES DE RASG-PA

2.1 La Secretaría presentó la NE/15 sobre el nombramiento de los nuevos representantes de RASG-PA de Estados e industria. La reunión recordó que el Manual de Procedimientos de RASG-PA, 4ta Edición, aprobada por la membresía de RASG-PA a través del procedimiento expreso el 28 de abril de 2017, contiene la composición y los procedimientos para la nominación y designación de los Representantes de RASG-PA por parte de los Estados, Organizaciones internacionales e industria.

2.2 Similarmente, la Reunión notó que en diciembre de 2016, el ESC/27 aceptó al representante de IATA para actuar como Presidente representando a las Organizaciones internacionales e industria.

2.3 Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, de acuerdo con sus procedimientos internos, sostuvieron discusiones con sus respectivos miembros y propusieron la elección de los siguientes ocho (8) Estados para representar a los Estados miembros de RASG-PA en el ESC:

Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Guatemala, Trinidad y Tabago. Los representantes de Organizaciones internacionales/industria incluyen: Airbus, ALTA, ATR, Boeing, CANSO, Embraer, Flight Safety Foundation e IATA.

2.4 Siguiendo los procedimientos recientemente adoptados, los Estados acordaron proponer a Argentina como Presidente y a Guatemala como Vice-Presidente.

2.5 Luego de una aclaración por parte de la Secretaría sobre las preguntas acerca de los procedimientos realizadas por algunos Estados, se tomó la siguiente decisión:

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

DECISIÓN

RASG-PA/ESC/28/1

**NOTIFICACIÓN DE LOS NUEVOS MIEMBROS
DEL ESC DE RASG-PA**

Que la Secretaría prepare una Comunicación a los Estados inmediatamente después de la Reunión para notificar a los miembros de RASG-PA sobre la nominación de los nuevos miembros del ESC.

2.6 Además, se notó que la Cumbre de Seguridad Operacional de ALTA, a celebrarse en la Ciudad de México, México, del 19 al 21 de junio de 2017, se utilizará como el foro para anunciar públicamente la elección de los Co-Presidentes entrantes y los representantes de los Estados/Organizaciones internacionales e industria. La Secretaría trabajará con los representantes de ALTA sobre los detalles de este anuncio público.

CONCLUSIONES Y DECISIONES VÁLIDAS DE RASG-PA Y ESC

3.1 La Reunión revisó las Conclusiones y Decisiones de las reuniones anteriores del ESC de RASG-PA e hizo las siguientes observaciones y recomendaciones:

- Tomó nota de las acciones finalizadas del RASG-PA/9, aprobación de los Sumarios de Discusiones y el Informe Anual de Seguridad Operacional, Sexta Edición
- El Proyecto de información de Seguridad Operacional de las Regiones CAR y SAM (RASG-PA ESC/22 D/1) se mantiene válido, sin embargo, debe ser reemplazado y se debe crear una nueva decisión para reflejar el estado actual de las actividades con una fecha de finalización de diciembre de 2017
- La implementación del “Concepto de Equipo Táctico del RASG-PA” (RASG-PA ESC/23 D/1) se mantiene válida. Un pequeño grupo Ad hoc dentro del Grupo PA-RAST deberá ser creado para reevaluar la propuesta para asegurar que se está estudiando una metodología de trabajo apropiada, con las recomendaciones dadas al RASG-PA ESC para su próxima reunión en octubre de 2017
- Bajo el Plan Estratégico del RASG-PA (RASG-PA ESC/23 D/2), se tomó nota que esta decisión debería ser reemplazada con la creación de un pequeño grupo de voluntarios de ambos, Estados e Industria, liderado por CANSO, para revisar los documentos estratégicos, las metas de seguridad operacional, y demás información relevante, así como notificar sus hallazgos en la siguiente Reunión del ESC en octubre de 2017

- El Plan de Comunicación de RASG-PA (RASG-PA ESC/23 D/3) se mantiene válida, debe ser revisada para reflejar la información más reciente, y poder quitar este inciso del trabajo del Plan Estratégico.
- El Sumario de Discusiones de la Reunión PA-RAST/27 (RASG-PA ESC/27 D/1) será presentado en el RASG-PA ESC/29 como una nota de estudio.
- Las acciones del Manual de Procedimientos de RASG-PA y la Membresía del ESC (RASG-PA ESC/27 D/2) están finalizadas y cerradas.
- Los esfuerzos para la divulgación de las actividades de RASG-PA (RASG-PA ESC/27 D/3) liderados por la Industria deberán fusionar estas actividades bajo las actividades del Plan de Comunicación de RASG-PA
- Los esfuerzos del Programa FOQA (RASG-PA ESC/27 D/4) se mantienen válidos y bajo proceso
- Las Reuniones RASG-PA ESC (RASG-PA ESC/27 D/5) están siendo programadas, en la medida de lo posible, después de haber concluido la conclusión de cada dos reuniones del PA-RAST. El estado ya se encuentra finalizado

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

RESUMEN ESPECIAL DE INTERÉS DE RASG-PA – SEDE DE LA OACI

4.1 La Secretaría informó a la Reunión sobre los últimos temas mundiales de seguridad operacional de la aviación y proporcionó actualizaciones sobre los planes mundiales de seguridad operacional que se encuentran actualmente en desarrollo.

4.2 Las NE/02, NE/03, NE/04, NE/11 y NE/12 fueron consolidadas y presentadas en formato Power Point (P/01). Considerando el rol de las Oficinas Regionales de la OACI y RASG-PA, y para evitar duplicación de acciones, la Reunión tomó nota de la información, acordando lo siguiente:

- Las Oficinas Regionales de la OACI, utilizando sus procedimientos internos, enviarán las acciones sugeridas en la NE/02 (Actualizaciones del GASP y desarrollo de Planes Nacionales de Seguridad Operacional), NE/03 (implementación SSP) y NE/04 (Actividades USOAP-CMA) a sus Estados y Territorios para su revisión y acción;
- Considerando las acciones propuestas para el mejoramiento de RSOO y el desarrollo propuesto del Sistema de vigilancia mundial de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), las Oficinas Regionales de la OACI enviarán la NE/11 (Resultado del Fórum Mundial RSOO) a sus Estados y Territorios y buscarán el respaldo de esta propuesta en el Simposio de Implementación de Seguridad Operacional y Navegación Aérea, a celebrarse en Montreal, del 11 al 15 de diciembre de 2017

4.3 La Secretaría notó que de hecho varias metas mundiales que están siendo desarrolladas son ciertamente compatibles con el trabajo actual de RASG-PA mientras su enfoque continuará siendo un análisis basado en datos y riesgos. La Reunión acordó que el PA-RAST debería revisar y analizar la información de metas mundiales y regionales de seguridad operacional contenidas en la NE/12 (Metas Regionales de Seguridad Operacional). Luego la Reunión formuló la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA ESC/28/D/2

**REVISIÓN DE LAS METAS REGIONALES DE
SEGURIDAD OPERACIONAL
CORRESPONDIENTES**

Que, para la actualización de las metas regionales de seguridad operacional correspondientes tomando en cuenta las nuevas metas de seguridad operacional propuestas en el Plan mundial de seguridad operacional de la aviación (GASP) (2020-2022), el PA-RAST:

- a) revise y analice la información proporcionada en la NE/12; y
- b) informe cualquier hallazgo y recomendación a la Reunión RASG-PA ESC/29, sobre la actualización propuesta de las metas regionales de seguridad operacional y las nuevas metas mundiales de seguridad operacional del GASP.

4.4 Varios miembros del ESC sintieron que RASG-PA debe considerar los procesos y procedimientos con base en la reunión plenaria trienal para asegurar que su programa de trabajo sobre seguridad operacional sea eficientemente planificado, implementado y mejorado periódicamente. Esto podría necesitar la modificación de los términos de referencia del ESC y del Manual de Procedimientos de RASG-PA que será revisado por los Co-Presidentes y la Secretaría para presentar propuestas al ESC.

4.5 El representante de Perú expresó que las tendencias mundiales en la seguridad operacional continuamente se encuentran evolucionando, que el rol de RASG-PA podría necesitar ser definido de manera más clara, y una delimitación clara del rol de los Estados/Territorios y la industria para asegurar los resultados apropiados. La Secretaría informó que este será un tema de discusión durante el Foro Mundial de PIRG/RASG, el cual está contemplado incluirse en el programa del Simposio de Implementación de Seguridad operacional y Navegación aérea, a celebrarse en Montreal, del 11 al 15 de diciembre de 2017, y el RASG-PA deberá prepararse para contribuir con este evento, basado en sus logros, lecciones aprendidas, las mejores prácticas y la visión y estrategia para el futuro.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

ASUNTOS/RESÚMENES DE INTERÉS AL RASG-PA ESC

5.1 La Reunión notó la siguiente documentación:

5.1.1 La NE/08 sobre el trabajo del SRVSOP sobre las iniciativas de aproximación estabilizada se presentó con el objetivo de informar al ESC de RASG-PA sobre la iniciativa y obtener retroalimentación. Esta iniciativa se basa en el trabajo de un grupo de expertos de Estados Miembros buscando definir un criterio de aproximación estabilizada y parámetros para la Región, como medio para obtener un marco regulatorio armonizado y adecuado y una guía para los explotadores. Este trabajo podría permitir un entendimiento apropiado de las Salidas de pista (RE) y otros asuntos de las causas raíces de seguridad operacional de pista para permitir operaciones más seguras.

5.1.2 Algunos miembros de la industria sugirieron que un enfoque regulatorio al criterio de aproximación estabilizada podría ser contraproducente, debido a que estos criterios/parámetros están estrechamente relacionados a las condiciones operacionales (aeronaves, líneas aéreas, regulaciones, etc.). Por otro lado, se mencionó que los Estados tienen la necesidad de establecer criterios mínimos para identificar las condiciones latentes en los diferentes explotadores de aeronaves. Se acordó que estas inquietudes deberían tomarse en consideración por el SET de RE y el grupo de trabajo del SRVSOP.

5.1.3 El Representante de IATA informó que en conjunto con EASA y la FAA, han estado también trabajando en este asunto, la Reunión acordó que toda esta información debería ser compartida con el Equipo de mejoras de seguridad operacional de Salidas de Pista (SET de RE) y el grupo de trabajo del SRVSOP para coordinar ambas iniciativas. El representante de Airbus en el PA-RAST se comprometió a compartir los resultados del trabajo de EASA/FAA/IATA sobre este tema con los especialistas OPS del SRVSOP para ser tomados en consideración.

5.1.4 La Reunión decidió que el PA-RAST debe hacer seguimiento a la coordinación entre el SET de RE y el grupo de trabajo SRVSOP. La Reunión tomó nota que la iniciativa de aproximación estabilizada del SRVSOP fue previamente presentada en el PA-RAST/26 (Costa Rica, diciembre de 2016).

5.1.5 La Reunión tomó nota de la NE/10 – Toma de decisión para la maniobra de “motor y al aire” y proyecto de ejecución solicitando retroalimentación sobre las recomendaciones hechas en el informe de Flight Safety Foundation sobre el estudio relacionado con los factores psicológicos que contribuyen al incumplimiento con las políticas de aproximaciones estables. Sobre este tema, como en el anterior también se decidió que el PA-RAST debería analizar y dirigir el mismo para coordinación con GREPECAS sobre los tremas AGA y ATM.

5.1.6 Con respecto a los conceptos iniciales y el razonamiento detrás del desarrollo del *Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM)*, la Reunión tomó nota sobre el avance alcanzado y proyectos futuros de ARCM, como se presentó en la NE/06 – Logros alcanzados por el Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica. La NE enfatizó sobre el trabajo realizado como una contribución importante para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación, por medio de aumentar el cumplimiento de los estándares del Anexo 13 de la OACI y fortalecer las competencias AIG en la región. Similarmente, la Oficina NACC comentó sobre sus actividades en curso para el desarrollo de una Organización Regional AIG para los Estados del Caribe, la cual ayudará a los Estados en el desarrollo de sus capacidades AIG y aumentar su EI AIG en el USOAP. La iniciativa RAIO del Caribe también está siendo respaldada por el GRIAA de Centroamérica.

5.1.7 La Reunión tomó nota de la información contenida en la NE/13 sobre el Proyecto Piloto de Implementación del SSP en la Región SAM, explicando que la Quinta Reunión de Implementación de SSP de la Región SAM (7 al 11 de noviembre de 2016) acordó desarrollar un proyecto piloto de dos años para la implementación del SSP en Sudamérica, Bolivia, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú, y Venezuela confirmaron su participación en el proyecto piloto de implementación y Colombia solicitó ser considerado como un miembro activo, una vez reciba la auditoría USOAP-CMA, que se llevará a cabo del 5 al 15 de junio de 2017.

5.1.8 El Proyecto piloto de SSP fue lanzado el 1 de marzo de 2017, los detalles pueden encontrarse en los Apéndices A y B de la NE/13

5.1.9 La Reunión acordó apoyar el Proyecto Piloto de Implementación SSP de la Región SAM bajo el marco de referencia del Anexo 19 y Doc 9869 de la OACI.

5.1.10 Con la NE/09 – *Grupo de Trabajo sobre el Programa de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP)*, la Reunión fue informada sobre el avance alcanzado por el grupo de trabajo FDAP relacionado con el desarrollo de una propuesta para ampliar la implementación de los FDAP para aeronaves con peso bruto por encima de 5,700 kg hacia arriba incluyendo 27,000 kg con las instalaciones existentes del “*Quick Access Recorder*” QAR para aeronaves que tienen un FDR adecuado, se pretende presentar esta propuesta a la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

5.1.11 La propuesta fue desarrollada y por el momento, el caso de negocios está siendo preparado. El grupo de trabajo FDAP recomendó formular un mejoramiento de seguridad operacional inmediato para que se considerado por la industria en los Estados Panamérica del RASG-PA, los RSOO y RAIO de la Región.

5.1.12 La Reunión acordó que con el trabajo realizado y con el apoyo continuo al desarrollo del caso de negocio. Asimismo, acordó que la propuesta sea recomendada para aprobación de la Plenaria del RASG-PA para que sea considerado por los Estados y la industria y para su presentación ante la Comisión de Aeronavegación de la OACI, utilizando el mecanismo exprés.

5.1.13 La Reunión reconoció el buen trabajo realizado por el grupo de trabajo en la propuesta y recomendó que se analice cuidadosamente, incluyendo el impacto económico que puede tener en la industria, si el análisis demuestra la factibilidad técnica y económica se podría considerar presentar la propuesta al ANC. Asimismo, Trinidad y Tabago comentó que esta propuesta, si es presentada, debería incluir helicópteros. Otros comentarios hicieron notar que como esta propuesta está limitada a aeronaves, los expertos de helicópteros deben incluirse en cualquier revisión.

5.1.14 La información sobre el Segundo Simposio Mundial de Seguridad Operacional de Pista a ser celebrado en Lima, Perú, con el apoyo de la DGAC de Perú, del 20 al 22 de noviembre de 2017. La Reunión apoyó este evento y tomó nota que puede proponer a la organización del simposio temas potenciales y oradores para apoyar el evento.

5.1.15 La Reunión tomó nota de la NE/16 sobre la implementación del Servicio de monitoreo de la información de seguridad operacional de la OACI (SIMS) en la Región SAM, un sistema en línea de seguridad operacional y gestión de la información en respuesta a los SARPS del Anexo 19 para el establecimiento de la recolección y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS). SIMS, como otras iniciativas que están siendo desarrolladas junto con la industria, apoyaran a los Estados a avanzar en la implementación SSP de una manera más eficiente; ayudando a los Estados a producir inteligencia de seguridad operacional. La Reunión acordó apoyar a la Región SAM en la implementación de los primeros dos módulos del SIMS, el Módulo de monitoreo de navegación aérea (SIMS ANM) el cual incluye el procesamiento de la información recolectada apropiadamente a través de la Vigilancia Dependiente Automática (ADS-B), sistemas de vigilancia de radar y otros tipos de sistemas de monitoreo de información de vuelo y el módulo de inspección de rampa (RI) consta de información de seguridad operacional de los programas nacionales de inspección de rampa.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

INFORMES DE LOS PROYECTOS DEL RASG-PA

6.1 Intercambio de Información del Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) (PASO)

6.1.1 El informe no se encontraba disponible y se proporcionará en la siguiente reunión del ESC.

6.2 Proyecto de Información de Seguridad Operacional de las Regiones CAR y SAM

6.2.1 Flight Safety Foundation (FSF) recalco que continúan con sus actividades de 2017 como se dijo en la Reunión ESC/27, de la siguiente manera:

- Validación continua de los documentos de referencia
- Enfatización de métodos con escenarios ejemplificados en varios niveles
- Uso continuo de webinars para contactar a los participantes y las partes interesadas
- Trabajo continuo con la OACI a niveles regionales y mundiales

6.3 Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) de los Estados de Centroamérica

6.3.1 COCESNA enfatizó algunos de los logros pasados del Grupo para los nuevos miembros del ESC que asistieron, e hizo notar que en marzo de 2017, el Grupo se reunió en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México y pudieron formular estrategias para fusionar las cuestiones técnicas y políticas necesarias para avanzar en la integración regional del mecanismo de Investigación y prevención de accidentes (AIG) de Centroamérica. La Reunión tomó nota que AIRBUS lleva a cabo talleres de AIG durante todo el año en distintas ubicaciones, y existe la oportunidad para la región de asistir a un taller de las mejores prácticas de AIG en Buenos Aires, Argentina en noviembre de 2017.

Cuestión 7 del Orden del Día

INFORMES DE LOS PROYECTOS DEL RASG-PA

7.1 Informe Anual de Seguridad Operacional (ASRT)

7.1.1 La Oficina Regional SAM presentó la NE/07, recalcando que el Informe Anual de Seguridad Operacional, 7ta edición, se encuentra en sus últimas etapas. Debido a los retrasos en la elaboración del informe, el equipo está contemplando una “edición especial” de los reportes que incluya datos de seguridad operacional de 2015 y 2016, y después continuar con la 8va Edición en 2018. La siguiente Reunión ASRT está programada para la última semana de mayo de 2017 en Lima, Perú.

7.2 Pan-América — Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)

7.2.1 El Co-Presidente de la Industria de RASG-PA proporcionó un breve resumen de las siguientes actividades:

- (a) Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
- Como primer paso, el grupo mostró un estudio detallado y análisis de accidentes con CFIT en la región y recolectó recomendaciones y las mejores prácticas de varias fuentes. Del análisis, el grupo identificó cuál de esas recomendaciones serían las más efectivas en la prevención de accidentes de CFIT en la región
 - Esto permitió la creación de un Plan de Implementación Detallado (DIP) CFIT 03 en marzo de 2016. El DIP fue finalizado y cerrado en marzo de 2017 con las siguientes acciones tomadas:
 - Resultado #1: Encuesta para aerolíneas/explotadores para medir el uso del Sistema mundial de determinación de la posición (GPS)/Sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) en la flotilla LATAM/CAR: El grupo desarrolló una encuesta del uso y gestión de la tecnología GPS/GPWS para los explotadores. Esto fue enviado por la IATA a todos los explotadores y los resultados fueron analizados y compartidos con el PA-RAST y publicados por IATA como parte del informe sobre el CFIT mundial. Se generó una conclusión con la necesidad de armonizar el proceso del manejo de la gestión de la base de datos del GPWS y las versiones de software, por consiguiente, centralizando esta responsabilidad en el área de mantenimiento
 - Resultado #2: Desarrollar material de orientación para apoyar a las aerolíneas en la adquisición de nuevas aeronaves con GPS/Sistema mejorado de advertencia de la proximidad del terreno (EGPWS)
 - Resultado #3: Trabajar con el área de mantenimiento de aerolíneas para mejorar los procedimientos que aseguren que el GPWS siempre cuente con la última versión de software, y su base de datos de terreno esté actualizada. Los resultados de estos esfuerzos, así como otras conclusiones fueron presentadas a los gerentes y demás personal responsable del mantenimiento de explotadores aéreos de la región durante el evento del Informe obligatorio de sucesos (MRO) de ALTA en 2016
 - Resultado #4: Promover la adopción de Procedimientos operacionales normalizados (SOP) por las aerolíneas que aseguren que la opción de “visualización del terreno” sea seleccionada por lo menos por un piloto en aeropuertos identificados como de alto riesgo una vez alcanzado el Tope del descenso (TOD). Esta recomendación y el resultado de la encuesta, así como también los resultados de las interacciones con el área de mantenimiento de las aerolíneas fueron presentados a la Gerencia de aerolíneas en la región, y en coordinación con IATA serán incorporados en la próxima versión de las regulaciones de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA (IOSA)

CFIT Next Steps:

- Encuestas a los Estados para saber si el GPWS es un requisito normativo
- Elaborar una lista de verificación para los inspectores de las Autoridades de aviación civil (AAC) para asegurarse que las aerolíneas cumplan con las normas del CFIT, instrucción, SOP, actualización de software y base de datos.
- Navegación basada en la performance (PBN)/Implementación de Orientación Vertical en aeropuertos donde los datos muestran altos riesgos
- Orientación vertical para reemplazar círculos a aproximación de tierra
- Actualizar las cartas de obstáculos de los aeropuertos con respecto al WGS-84
- Encuesta a los Estados para saber el estado de implementación de Obstáculos y Terreno en las áreas 1,3 y 4

b) Colisión en el aire (MAC)

- El grupo MAC ha desarrollado una metodología de mitigación reactiva y proactiva para los eventos de TCAS-RA, la cual está siendo desarrollada para uso de los Estados en la Región SAM de la OACI
 - El Brazilian Civil Aviation Safety Team (BCAST) ha desarrollado iniciativas para mitigar los eventos TCAS-RA en territorio brasileño, y este tipo de actividad puede ser adaptada a las realidades nacionales de diferentes Estados en la Región SAM de la OACI
 - El trabajo de mitigación de los “hot-spot” de TCAS-RA ha identificado la necesidad de reforzar la cultura de notificación por los Controladores de Tránsito Aéreo (ATCO). Las iniciativas de seguridad operacional llevadas a cabo por el proveedor de servicios de navegación aérea de Brasil están dirigidas hacia la misma dirección. Los resultados indican que puede ser posible movilizar una organización ANSP para la promoción de notificación por los ATCO
- El grupo MAC está desarrollando una propuesta para mejorar la notificación de Avisos de resolución (RA) a las Autoridades de Investigación de accidentes
- El grupo MAC dentro del BCAST ha contribuido de manera activa con el PA-RAST, por ejemplo, el desarrollo de la metodología construida para mitigar los “hot spots” con el uso de “Google Earth”, la definición del criterio para numerar las señales de llamadas a través de un algoritmo estandarizado para todas las compañías, el desarrollo de MAC y el nivel de *bust toolkits* y recomendaciones para pilotos y controladores, los cuales se encuentran ya disponibles en el sitio web del BCAST (<http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/bcast/trabalhos-realizados>)

- Como resultado del trabajo de mitigación de los “hot spots” en Brasil, la necesidad de alentar a tener un número mayor de reportes TCAS-RA por los controladores fue identificada. Durante la Reunión del Comité de Seguridad Operacional del DECEA en diciembre de 2016, el ASEGCEA (Comité de Avisos de Seguridad Operacional del DECEA) presentó a los gerentes de seguridad operacional del CINDACTA, SRPV-SP e INFRAERO, un cuadro comparando los reportes TCAS de 2015 de pilotos y controladores por Región, el cual confirma la necesidad de crear una campaña de incentivos de notificación de TCAS-RA para todos los ATC de Brasil.

(c) Salida de Pista (RE)

Instrucción de Aterrizaje

- Resultado #1 Finalizado: Desarrollo de material de orientación para prevenir las RE (Despegue y aterrizaje) basado en distintos materiales de orientación de la FAA, FSS, IFALPA, CANSO y otras organizaciones
- Organizar y desarrollar talleres con la industria para distribuir el material y demás información de RE (determinación de departamentos para instrucción de explotadores) y aplicar las recomendaciones en operadores SOP
- Para ambas guías, una lista de verificación de Excel está siendo desarrollada que hace referencia a los documentos y tiene hiperenlaces específicos a cada sección de los documentos

(d) Pérdida de control en vuelo (LOC-I)

El grupo ha establecido el siguiente plan de trabajo:

- Una encuesta previa de los Estados y proveedores de servicios que no fue correctamente recibida y puede ser llevada a cabo nuevamente, usando recursos de IATA
- tomó nota de la necesidad de desarrollar y establecer otros niveles de comunicación para alcanzar las metas
- Posibilidad de creación de cursos de instrucción y talleres
- Establecimiento de actividades de colaboración conjuntas con “Flight Safety Foundation” y Centros de Instrucción Regionales

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

PLAN ESTRATÉGICO DE RASG-PA

8.1 La Reunión discutió la validez del Plan Estratégico de RASG-PA, como se implementó en las Reuniones previas del ESC, y acordaron que se debe separar del Plan de Comunicación de RASG-PA. También acordaron que, debido a los nuevos miembros del ESC, se debe considerar hacer una revisión del Plan Estratégico. Como resultado, el ESC tomo la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA ESC/28/3 REVISIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO DE RASG-PA

Con la adición de los nuevos miembros del ESC, el Plan Estratégico deberá ser revisado, según sea necesario por un pequeño grupo de los miembros del ESC, liderado por el representante de CANSO, y notificar sus hallazgos a la siguiente reunión del ESC.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

PLAN DE COMUNICACIÓN DE RASG-PA

9.1 La Reunión tomó nota sobre los esfuerzos continuos alcanzados liderados por Chile y Flight Safety Foundation, con el fin de asegurar que el Plan de Comunicaciones sea actualizado y se hagan los esfuerzos para maximizar la participación de los miembros de RASG-PA en los eventos auspiciados y en los grupos de trabajo. La discusión dio lugar a la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA ESC/28/4 REVISIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIÓN DE RASG-PA

Que el Plan de Comunicaciones de RASG-PA sea revisado según sea necesario, actualizando las decisiones y conclusiones válidas con respecto al Plan de Comunicación, y apoyar los esfuerzos alcanzados liderados por Chile y FSF para expandir la participación en los eventos de RASG-PA.

**Cuestión 10 del
Orden del Día**

OTROS ASUNTOS

10.1 Participación de RASG-PA en la Conferencia de ALTA

10.1.1 La Reunión tomo nota de las fechas de la Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación de ALTA y la solicitud de proporcionar el apoyo necesario para asegurar la máxima participación de los Estados miembros de RASG-PA. La secretaría tomo de que se pondrá en contacto con ALTA para proporcionar la asistencia necesaria, así como también coordinar el evento de relaciones públicas de RASG-PA en el marco del Summit.

10.2 Cambio propuesto al Calendario del PA-RAST

10.2.1 La Secretaría presentó la NE/05 para acción del ESC para considerar los cambios al Calendario 2017 del PA-RAST como se discutió y se aprobó por la Reunión PA-RAST/27. Se solicitó a la Reunión tomar nota de lo siguiente:

- a) 23 al 25 de mayo de 2017 – Santa Cruz, Bolivia
- b) 14 al 16 de noviembre de 2017 – NACC TBD

10.2.2 Bolivia fue seleccionado como resultado de una invitación por el Representante de Bolivia que estuvo presente en la Reunión del PA-RAST. Un Estado NACC también fue seleccionado, pero el Representante pidió aplazarlo para la primer reunión del 2018. Como tal, una invitación previa de Argentina fue considerada y aprobada. Subsecuentemente, Argentina también solicitó que aplacen su reunión a 2018. La Secretaría debe consultar con la Oficina Regional NACC de la OACI considerar a un Estado/Territorio NACC para que auspicie la reunión PA-RAST/30.

10.2.3 El PA-RAST también discutió y solicitó al ESC considerar que las dos reuniones del PA-RAST, originalmente programadas para ser celebradas en las Oficinas Regionales, sean llevadas a cabo en una sola ubicación. La Reunión PA-RAST/27 estuvo de acuerdo, por mayoría de votos, de llevar a cabo aquellas reuniones en el Sur de Florida, Estados Unidos. También, muchos representantes de Estados e Industria presentes en la Reunión PA-RAST/27 expresaron que el tener 2 reuniones en una sola ubicación será de beneficio para expandir la participación de Estados/Industria, así como también para las consideraciones financieras; ya que muchos expresaron limitaciones en el presupuesto y restricciones para viajes internacionales. Los miembros de la Industria que se encuentran en el Sur de Florida ofrecieron auspiciar las reuniones de manera alternativa, sin costo para RASG-PA. La Reunión tomó la siguiente decisión:

DECISIÓN

RASG-PA ESC/28/5

UBICACIÓN DE LAS REUNIONES PA-RAST

Que las dos reuniones del PA-RAST a ser celebradas cada año, se realicen en el Sur de Florida (Miami/Fort Lauderdale), Estados Unidos.

**Cuestión 11 del
Orden del Día**

REUNIÓN RASG-PA ESC/29

11.1 Como se indicó en las conclusiones y decisiones de la Reunión RASG-PA/27, dos reuniones del ESC serán programadas cada año, a la medida posible, después de dos reuniones PA-RAST.

11.2 La próxima Reunión del ESC de RASG-PA será celebrada del 17 al 18 de octubre de 2017, en la Oficina Regional NACC de la OACI, en la Ciudad de México, México.

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Brazil/Brasil		
Antonio Dias Manger Air Transport OPS	ANAC	Tel. +55 11 3636 8661 E-mail antonio.dias@anac.gob.br
Wagner William de Souza Moraes Head of Flight Standards	ANAC	Tel. + 55 61 3314-4255 E-mail wagner.souza@anac.gov.br
Canada/Canadá		
Mazen Mahfouz Commercial Counsellor and Senior Trade Commissioner	Canada	Tel. + 511-319-3350 Email mazen.mahfouz@international.gc.ca
Chile		
Lorenzo Sepúlveda Director Seguridad Operacional	DGAC Chilr	Tel. + 562 2439 2497 E-mail lsepulveda@dgac.gob.cl
Guatemala		
Carlos Fernando Velásquez Monge Carlos.velasquez@dgac.gob.gt	DGAC Guatemala	Tel. +502 23215000 Ext 5402 E-mail Carlos.velasquez@dgac.gob.gt
Peru/Perú		
Veronica Pajuelo Salazar Asesora Legal	DGAC Peru	Tel. +993 513 491 E-mail vpajuelo@mtc.gob.pe
Victor Arcaya Lopez Inspector de Seguridad Operacional	DGAC	Tel. +51 1 615 7800 E-mail varcaya@mtc.gob.pe
Fernando Torres Argomedeo Coordinador Técnico de Sistemas Integrados de Gestión	DGAC	Tel. +615 7800 Ext 1307 E-mail ftorres@mtc-gob.pe
Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago		
Francis Regis Executive Manager Safety Regulation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. +868 669 4302 E-mail fregis@caa.gov.tt
United States/Estados Unidos		
Christopher Barks Director Western Hemisphere	Federal Aviation Administration	Tel. +507 3175 860 E-mail christopher.barks@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Airbus		
David Zwegers Regional Safety Director	AIRBUS	Tel. + 1 305 263 7728 E-mail David.Zwegers@Airbus.com
ALTA		
Juan Sarmiento Industry Affairs Assistant Manager	ALTA	Tel. + 57 319 249 3078 E-mail jsarmiento@alta.aero
ATR		
Geraud de RIVALS-MAZERES Regional Flight Safety Director	ATR	Tel. +33 5 62 21 92 05 E-mail geraud.de-rivals-mazerres@atr-aircraft.com
Jurgen Lebac Managing Director & President	ATR	Tel. +305 704 9899 E-mail jurgen.lebac@atr-aircraft.com
Boeing		
Terry McVenes Director, System Safety & Regulatory Affairs	Boeing	Tel. +1 425-237-3293 E-mail Terry.l.mcvenes@boeing.com
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Director Regional para Latinoamérica y el Caribe	CANSO	Tel. + 52 55 5786 5517 E-mail lamcar@canso.org; javier.vanegas@canso.org
COCESNA		
Manuel Cáceres Díaz Director	COCESNA/ACSA	Tel. +506 2435 7680 Ext 6101 E-mail manuel.caceres@cocesna.org
EMBRAER		
Fabio Catani Safety Risk Manager	EMBRAER	Tel. + 55 (12) 3927-1155 E-mail fcatani@embraer.com.br
Flight Safety Foundation		
Mark Millam Vice President - Technical	Flight Safety Foundation	Tel. +1 703 739 6700 Ext.117 E-mail millam@flightsafety.org
IATA		
Carlos Cirilo Regional Director, Safety and Flight Operations, The Americas	IATA	Tel. +1 786 427 8347 E-mail ciriloc@iata.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Gabriel Acosta Assistant Director Safety & Flight Operations, the Americas	IATA	Tel. +1 305 607 3180 E-mail acostag@iata.org
SRVSOP		
Javier Puente Especialista en operaciones de aeronaves	Regional Safety Oversight Cooperation System / Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	Tel. +511 6118686 E-mail jpuente@icao.int
ICAO/OACI		
Franklin Hoyer Regional Director / Director Regional	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +1 511 611 8686 E-mail oquesada@icao.int
Michiel Vreedenburgh Chief, Implementation Planning and Support Section / Jefe de la Sección de Planificación de Implementación y apoyo	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. +1 514-954-8219 E-mail mvreedenburgh@icao.int
Oscar Quesada Deputy Regional Director / Director Regional Adjunto	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +1 511 611 8686 E-mail oquesada@icao.int
Julio Siu Deputy Regional Director / Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office/Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Marcelo Ureña Regional Officer, Flight Safety / Especialista Regional Seguridad Operacional	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +1 511 611 8686 E-mail murena@icao.int
Veronica Chavez Regional Officer, Technical Assistance / Especialista Regional de Cooperacion Tecnica	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. + 511 611-8686 ext.201 E-mail vchavez@lima.icao.int
Romy Gallegos Regional Officer Technical Assistance / Especialista Regional de Cooperacion Tecnica	North American, Central American and Caribbean Office/Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +52 55 52503211 x.114 E-mail rgallegos@icao.int
Fabio Salvatierra Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids / Especialista Regional en Aerodromos y Ayuda Terrestre	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +511 611 8686 E-mail fsalvatierra@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Roberto Sosa España Regional Officer ANS and Safety / Especialista Regional, ANS y Seguridad Operacional	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +511 611 8686 Ext 104 E-mail rsosa@icao.int
Alexandre Prado AIG Specialist / Especialista AIG	South American Office/Oficina Regional Sudamericana (SAM)	Tel. +511 611 8686 Ext 139 E-mail aprado@icao.int