



ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD DE SEGURIDAD OPERACIONAL – PANAMERICA
(RASG-PA)

TRIGESIMO NOVENA REUNION DEL COMITÉ EJECUTIVO DIRECTIVO
(RASG-PA ESC/39)

Ciudad de México
29 y 30 de mayo de 2024

Contenido

i. Lugar y fecha	2
ii. Organización, Oficiales y Secretaría	2
iii. Idiomas de trabajo y documentación	2
iv. Agenda	2
v. Participantes	3
vi. Conclusiones y Decisiones	3
vii. Apertura de la reunión	3
Asunto de la Agenda 1	5
Asunto de la Agenda 2	9
Asunto de la Agenda 3	11
Apéndice A	

Historia de la reunión

i. Lugar y duración

La Trigésima Novena Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA (RASG-PA/ESC/39) se llevó a cabo los días 29 y 30 de mayo de 2024, en la Oficina Regional NACC de la OACI en la ciudad de México.

ii. Organización, Oficiales y Secretaría

Los Sres. Andrew Larsen, Copresidente de RASG-PA en representación de los Estados, y Javier Vanegas, Copresidente del RASG-PA en representación de la industria, dirigieron las discusiones realizadas bajo los puntos de la agenda. El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional SAM de la OACI, se desempeñó como Secretario del RASG-PA y fue asistido por Sr. Julio Siu, Subdirector Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI, el Sr. Javier Puente, Oficial Regional, Implementación de la Seguridad Operacional de la Oficina Regional SAM de la OACI; y el Sr. Fernando Camargo, Especialista Regional de Asistencia Técnica de la Oficina Regional NACC de la OACI.

iii. Idiomas de trabajo y documentación

Los idiomas de trabajo de la reunión fueron el inglés y el español. La documentación de la reunión y el informe de la reunión se publicaron en inglés y español.

Toda la documentación está disponible en: <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/RASG-PA-Meetings.aspx>

iv. Agenda

Bajo el WP/01, la Reunión revisó la agenda, y adoptó la siguiente agenda:

Asunto 1: Cuestiones relacionadas con el funcionamiento interno del RASG-PA

- 1.1 Situación financiera del RASG-PA (Secretaría)
- 1.2 Informe PA-RAST (PA-RAST)
- 1.3 Informe anual de seguridad operacional
- 1.4 Actualización del Manual de Procedimientos del RASG-PA (Secretaría)

Asunto 2: Proceso de gestión de la seguridad operacional dentro del RASG-PA

- 2.1 Informe sobre el Estado de los Proyectos del RASG-PA (Secretaría)
- 2.2 Propuesta de nuevos proyectos (Secretaría)
- 2.3 Mejorando el cumplimiento regional con los requisitos del Anexo 13 y facilitando la producción de informes de investigación de accidentes (IATA)
- 2.4 Workshop sobre UPRT del RASG-PA (Secretaría)
- 2.5 Estado de indicadores del RASG-PA (Secretaría)
- 2.6 Informe sobre el estado del Proyecto de Apoyo a la Implementación del RST CAR SAM (Secretaría)

Asunto 3: Coordinación RASG-PA – GREPECAS

- 3.1 Propuesta de contenido y estructura de la Reunión conjunta RASG-PA y GREPECAS (Secretaría)
- 3.2 Actividades de Coordinación entre el RASG-PA y el GREPECAS (Secretaría)
- 3.3 Medición del desempeño de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea

v. Asistencia

Un total de 28 participantes asistieron a la reunión. 7 representantes de la OACI, 13 representantes de los Estados y 8 representantes de la Industria y Organismos Internacionales. Consulte el **Apéndice A** para ver la lista completa de participantes.

vi. Conclusiones y Decisiones

La Reunión registró sus actividades como Conclusiones y Decisiones, siendo éstas las siguientes:

Lista de Conclusiones:

No.	Título	Página
ESC/39/C01	CREACION DEL GRUPO AD-HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA PRODUCCION DE INFORMES SOBRE ACCIDENTES	9
ESC/39/C02	APROBACION DEL TALLER SOBRE UPRT	9
ESC/39/C03	CREACION DEL GRUPO AD-HOC PARA ANALIZAR LOS INDICADORES DE DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL RASG-PA/ GREPECAS	12

Lista de Decisiones:

No.	Título	Página
ESC/39/D01	PREPARACION DE UNA NOTA DE ESTUDIO PARA LA CONFERENCIA DE NAVEGACION AEREA	5
ESC/39/D02	APROBACION DE LA ENMIENDA DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL RASG-PA	5
ESC/39/D03	USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA REALIZACION DEL RASG-PA SAFETY DAY 2024	7
ESC/39/D04	USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA TRADUCCIÓN DE DOCUMENTOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	8
ESC/39/D05	DEL USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA PRODUCCION DE UN VIDEO SOBRE TURBULENCIA	8

viii. Apertura de la reunión

Los Directores Regionales y los Copresidentes del RASG-PA, resaltaron el liderazgo del RASG-PA, y los buenos resultados obtenido de la implementación de un sistema basado en proyectos y la activa participación de los miembros de RASG/PA en estos resultados. Los miembros de RASG/PA compartieron sus experiencias en la promoción y divulgación de los resultados de RASG/PA y con otros RASGs en otras regiones. Se mencionó, asimismo, los entregables producidos por el PA-RAST en los últimos 12 meses, y los proyectos y actividades que se tienen planificadas para el resto del año. Finalmente, se destacó la importancia estratégica de la estrecha colaboración que mantienen el RASG-PA y el GREPECAS.

Asunto 1: Cuestiones relacionadas con el funcionamiento interno del RASG-PA**1.1 Situación financiera del RASG-PA**

1.1.1 La Secretaría presentó los Estados Financieros del RASG-PA de acuerdo con el contenido de la NI/01. Se clarificó que los gastos relacionados con pasajes y viáticos están asociados exclusivamente a la ejecución de proyectos, por ejemplo, los gastos relacionados con los presentadores para el RASG-PA Safety Day en 2023. Se recalcó que la Secretaría no hace uso de los fondos del RASG-PA para asistir a las reuniones, salvo la asistencia de un miembro de la Secretaría a las reuniones del PA-RAST tal como fue aprobado por el ESC. Con ello se dio por aceptado el estado financiero presentado.

1.1.2 Los Copresidentes agradecieron el continuo apoyo de los donantes al RASG-PA para poder llevar a cabo las actividades del grupo.

1.2 Informe PA-RAST

1.2.1 Bajo la NE/02, el PA-RAST presentó su informe anual, mostrando todo el trabajo que viene realizando el PA-RAST en relación con las actividades de mitigación de los HRC, de los riesgos emergentes, y las actividades de apoyo a los Equipos Colaborativos de Seguridad (CST).

1.2.2 La Secretaría agradeció el apoyo y trabajo de los Copresidentes del PA-RAST y de los *champions* de cada proyecto por los importantes avances que ha tenido el equipo en el último año. A continuación, cada *champion* de proyecto ofreció un resumen sobre el estado de avance.

1.2.3 Se destacó la conclusión y disponibilidad de los siguientes productos:

- a) Nuevos términos de referencia del PA-RAST
- b) RASG-PA Safety Day 2023
- c) RASG-PA Safety Advisory 10B – Operaciones de vuelo manual
- d) RASG-PA Safety Advisory 07B – Mitigación de CFIT
- e) RASG-PA Safety Issue Alert 01 – Ajuste incorrecto del altímetro
- f) Creación del RASG-PA Safety Partners Program
- g) Apoyo al establecimiento del CST del Perú (P-CAST)
- h) Implementación de la estrategia de comunicación por medio de LinkedIn

1.2.4 Se informó igualmente de las siguientes actividades que, a la fecha de la reunión, se encuentran en desarrollo:

- a) RASG-PA Safety Advisory – Salidas de pista (Para junio de 2024)
- b) Taller sobre UPRT (Para octubre de 2024)
- c) Traducción de documentos del RASG-PA (Inicio para antes del fin de 2024)
- d) Video sobre prevención de lesiones por turbulencia (Para noviembre de 2024)
- e) RASG-PA Safety Day 2024 (Para noviembre de 2024)

1.2.5 Se destacó la creciente participación de las aerolíneas en las reuniones del PA-RAST y el sostenimiento de un importante número de participantes en representación de los Estados y la Industria en todas las reuniones del PA-RAST.

1.2.6 Se informó a la reunión sobre el apoyo del PA-RAST en la elaboración del Reporte Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA, y la propuesta de que el PA-RAST asuma las tareas del Equipo de Monitoreo y Reporte de Seguridad Operacional (SMRT).

1.2.7 La reunión destacó el trabajo del PA-RAST, y resaltó el valor de la creación del P-CAST en Perú, alertando sobre la necesidad de que dicho grupo funcione y se estructure de tal manera que sea sostenible en el tiempo. Se recordaron los CSTs de la región que dejaron de funcionar por diversos motivos, y la necesidad de evitar que esto pase con el CST del Perú. Se mencionó que Argentina, Chile, Colombia y México están trabajando para restablecer sus CST.

1.2.8 Finalmente, ante los buenos resultados logrados por el RASG-PA como grupo regional, se aprobó el desarrollo de una Nota de Estudio para la 14va Conferencia de Navegación Aérea (AN-CONF/14) con la finalidad de socializar los avances y productos del RASG-PA. En este sentido, se acordó la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA ESC/39/D01		PREPARACION DE UNA NOTA DE ESTUDIO SOBRE LOS AVANCES Y LOGROS DE RASG-PA PARA LA 14va CONFERENCIA DE NAVEGACION AEREA	
Qué: - Se encomienda la preparación de una Nota de Estudio sobre el trabajo del RASG-PA para ser presentada en nombre de sus miembros a la Conferencia de Navegación Aérea de la OACI. - Una vez que esté disponible, su contenido deberá ser aprobado por el ESC para su presentación formal. Cuánto: - No se requieren fondos del RASG-PA		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Porqué: Para socializar el trabajo y los productos del RASG-PA como una buena práctica entre los RASGs y para apoyo al cumplimiento del GASP.			
Cuándo: Antes del 30 de junio de 2024	Status: Valid		
Quién: ☒ Copresidente de los Estados (Canada)			

1.3 Informe anual de seguridad operacional

1.3.1 La Secretaría informó al ESC que el Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA se encuentra en proceso de elaboración y se espera que esté disponible antes del fin del mes de junio de 2024.

1.4 Actualización del Manual de Procedimientos del RASG-PA

1.4.1 La Secretaría presentó la NE/03 solicitando sobre la enmienda del Manual de Procedimientos del RASG-PA para incorporar los cambios para la mejor operación y gestión del RASG-PA, tales como:

- Eliminación del SMRT;
- Incorporación del procedimiento de elección de los Copresidentes, Covicepresidentes y miembros del ESC;
- Enmienda de los Términos de Referencia del PA-RAST; y
- Actualización del Plan de Comunicaciones.

1.4.2 En este sentido, la reunión aprobó la propuesta, de acuerdo con la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA ESC/39/D02		APROBACION DE LA ENMIENDA DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL RASG-PA	
Qué: - Se aprueba la enmienda del Manual de Procedimientos del RASG-PA de acuerdo con el detalle del Apéndice de la NE/03. Cuánto: - No se requieren fondos del RASG-PA		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Porqué: Para actualizar el contenido del manual, de tal manera que refleje la forma de trabajo actual e incorpore cambios aprobados previamente por el ESC.			

Cuándo:	Immediato	Status:	Valid
Quién:	☒ Secretariat		

Asunto 2: Proceso de gestión de la seguridad operacional dentro del RASG-PA

2.1 RASG-PA Safety Day

2.1.1 Mediante la NE/04 la Secretaría puso en consideración de la reunión la realización del RASG-PA Safety Day 2024 orientado a la prevención de colisiones en vuelo (MAC). Se propuso aplicar el modelo de Safety Day utilizado en 2023 que consiste en reunir un grupo de expertos sobre el tema, para que presenten los aspectos más relevantes y la proyección para el futuro, de tal forma que le permitan al PA-RAST la elaboración de su programa de trabajo sobre MAC, para el siguiente trienio.

2.1.2 La reunión aprobó la propuesta mediante la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA ESC/39/D03		USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA REALIZACION DEL RASG-PA SAFETY DAY 2024	
Qué: - Se aprueba la celebración del Día de la Seguridad Operacional del RASG-PA (RASG-PA Safety Day) 2024 sobre la prevención de colisiones en el aire de acuerdo con los detalles de la Agenda en el Apéndice A de la NE/04. - Se aprueba el uso de recursos de RASG-PA para este propósito, de acuerdo con los detalles en el Apéndice B de la NE/04.		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Cuánto: Hasta 40,000 USD.			
Porqué: El intercambio de lecciones aprendidas y mejores prácticas para identificar prioridades para el programa de trabajo del equipo PA-RAST MAC para 2025 y 2026.			
Cuándo: Immediato		Status: Valid	
Quién: ☒ Secretariat ☒ PA-RAST			

2.2 Propuesta de nuevos proyectos

2.2.1 La Secretaría invitó a la reunión a tomar nota del avance actual de los proyectos de RAS-PA detallados en la NI/04.

2.2.2 Bajo la IP/07, la reunión tomo nota de la Enmienda 49 de la Parte I del Anexo 6 relativa a los datos de vuelo Programas de Análisis (FDAPs), que nació de una iniciativa de la RASG-PA. Los detalles de la enmienda figuran en la Carta a los Estados AN 11/1.3.36-24/34 de 18 de abril 2024, del que se adjunta una copia como Apéndice a la IP/07.

2.2.3 Mediante la NE/05, la Secretaría en nombre del PA-RAST, presentó para consideración del ESC tres nuevos proyectos:

- Uso de recursos del RASG-PA para la traducción de documentación.**- Se solicitó al ESC aprobar el uso de hasta 10,000 USD de los fondos del RASG-PA para la traducción de los documentos del RASG-PA que están disponibles en idioma inglés solamente al español, así como otros documentos relevantes sobre seguridad operacional, incluyendo informes finales de accidentes, cuya difusión por parte del RASG-PA en inglés y español se considere relevante para las actividades de mitigación de riesgos del PA-RAST. La Reunión aprobó la solicitud.
- Producción de un video para la prevención de lesiones provocadas por turbulencia.** - Como resultado del RASG-PA Safety Day de 2023, el PA-RAST estableció un grupo de trabajo para tratar los aspectos relacionados con los peligros meteorológicos, incluyendo la turbulencia. Durante los últimos cuatro años, el Reporte Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA ubica la turbulencia como la principal categoría de accidentes, y en 2024 ya cobró su primera víctima en la región.

Dentro de las mejores prácticas identificadas por el PA-RAST se dio cuenta de un video de prevención de lesiones provocadas por turbulencia elaborado por American Airlines, que, de acuerdo con la aerolínea, representó una reducción del 50% de tripulantes de cabina lesionados por este motivo. El PA-RAST en gestiones con American Airlines y la compañía productora del video, han conseguido obtener una reducción del precio para la elaboración de un video para el RASG-PA desde 80,000 USD a 30,000 USD. Se espera que la difusión del video en las aerolíneas de la región genera un positivo en la mitigación de lesiones provocadas por turbulencia. La reunión coincidió en la importancia de aumentar la conciencia sobre este problema, y aprobó el uso de fondos del RASG-PA para tal fin.

- c) **Estudio de las causas de la baja implementación del SSP en la región Panamericana.** - La implementación del SSP es un desafío importante para la región Panamericana y para el mundo. Pese a la disponibilidad de normas, guías, entrenamiento y otras formas de apoyo, la mayoría los Estados no han conseguido implementar plenamente SSPs funcionales que les permita gestionar los riesgos de manera adecuada.

La Secretaría propuso encargar a una entidad académica externa la conducción de un estudio que permita determinar las causas detrás de la baja implementación del SSP. La reunión manifestó su acuerdo en la necesidad de identificar una forma diferente para avanzar con el SSP, y encomendó a la Secretaría la confección de un documento de proyecto que detalle los costos y plazos para la realización del estudio, como requisito previo a la aprobación del uso de fondos del RASG-PA para tal fin.

2.2.4 En mérito a las discusiones que se resumen en 2.2.1 (a) y (b) la Reunión acordó las siguientes Decisiones:

DECISION RASG-PA ESC/39/D04		USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA TRADUCCIÓN DE DOCUMENTOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	
Qué: - Se aprueba el uso de fondos del RASG-PA para la traducción al español de los documentos del RASG-PA producidos en inglés; y - Se aprueba el uso de fondos del RASG-PA para la traducción de otros documentos cuya relevantes sobre seguridad operacional, incluyendo informes finales de accidentes, cuya difusión por parte del RASG-PA en inglés y español se considere relevante para las actividades de mitigación de riesgos del PA-RAST. Cuánto: - Hasta 10,000 USD cada año.		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Porqué: Para disponibilidad los documentos del RASG-PA y otros documentos relevantes en inglés y español.			
Cuándo: Inmediato		Status: Valid	
Quién: ☒ Secretariat ☒ PA-RAST			

DECISION RASG-PA ESC/39/D05		USO DE FONDOS DEL RASG-PA PARA LA PRODUCCION DE UN VIDEO SOBRE TURBULENCIA	
Qué: - Se aprueba el uso de fondos del RASG-PA para la producción de un video del RASG-PA para la mitigación de lesiones provocadas por turbulencia: - El PA-RAST deberá desarrollar los procedimientos para garantizar que la difusión del video se realice de tal forma que prevenga su grabación o difusión no autorizada.		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	

Cuánto:		
• 30,000 USD.		
Porqué: Para mitigar los riesgos de lesiones a tripulantes y pasajeros provocados por la turbulencia.		
Cuándo: Inmediato	Status:	Valid
Quién: ☒ Secretariat ☒ PA-RAST		

2.3 Mejora del cumplimiento regional de los requisitos del Anexo 13 y facilitación la producción de informes de investigación de accidentes

2.3.1 Mediante la NE/06 la IATA propuso el desarrollo de una estrategia regional para buscar la mejor forma de apoyar a los Estados en la producción de los informes de las investigaciones de accidentes. La propuesta fue bien recibida por los asistentes, quienes resaltaron la importancia de que los Estados hagan disponible la información relativa con las investigaciones.

2.3.2 Se mencionó que existe una iniciativa en este sentido como parte del Panel AIG de la OACI, y que sería oportuno si dicho grupo ha producido algún resultado.

2.3.3. La reunión acordó encomendar a la Secretaría la comunicación con el Panel de AIG para averiguar si existe algún avance al respecto. Adicionalmente, la Reunión aprobó la conformación de un grupo Ad-Hoc encabezado por IATA, en colaboración con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, para explorar la mejor forma de apoyar a los Estados:

CONCLUSION RASG-PA ESC/39/C01		CREACION DEL GRUPO AD-HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA PRODUCCION DE INFORMES SOBRE ACCIDENTES	
Qué: - Se aprueba la creación de un grupo Ad-Hoc encabezado por la IATA para identificar como apoyar a los Estados en la producción de informes sobre los accidentes que ocurren en su territorio, desarrollando una propuesta de estrategia regional para buscar la mejor forma de apoyar a los Estados en la producción de los informes de las investigaciones de accidentes. Cuánto: - No se requieren fondos del RASG-PA		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Porqué: Para viabilizar la publicación de informes sobre accidentes que permitan el acceso a datos reactivos para la mejora de la seguridad operacional.			
Cuándo: RASG-PA/ESC/40		Status: Valid	
Quién: ☒ Secretariat ☒ PA-RAST ☒ IATA			

2.4 Taller sobre UPRT del RASG-PA

2.4.1 Mediante la NE/07, como parte de las actividades del grupo de trabajo sobre pérdida de control en vuelo (LOC-I) del PA-RAST se propuso la realización de un Taller del RASG-PA y la FAA sobre Instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave (UPRT) con capacidad para 24 personas, dirigido a los inspectores de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados, en la ciudad de Miami.

2.4.2 La reunión aprobó la realización de dicho taller, y encomendó a las Oficinas Regionales de la OACI la determinación de la mejor forma de distribuir las plazas disponibles entre los Estados de la región panamericana. Dicha aprobación quedó registrada en la siguiente Conclusión:

CONCLUSION RASG-PA ESC/39/C02		APROBACION DEL TALLER SOBRE UPRT	
Qué: Se aprueba la organización y realización del Taller sobre UPRT del RASG-PA y la FAA de acuerdo con el detalle del Apéndice A de la Nota de Estudio 07. Cuánto: No se requieren fondos del RASG-PA		Impacto esperado: ☐ Político/Global Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico	
Porqué: Para familiarizar a los inspectores de las Autoridades de Aviación Civil con los conceptos teóricos y prácticos sobre UPRT.			
Cuándo: Immediato		Status: Valid	
Quién: ☒ PA-RAST			

2.5 Estado de indicadores del RASG-PA

2.5.1 La Secretaría informó que el Tablero de control (dashboard) de RASG-PA que presenta el estado de los indicadores de seguridad operacional y metas GASP había sido traslado a la plataforma Teams de Microsoft, para facilitar el acceso por parte de los miembros del RASG-PA. La Secretaría en consecuencia enviará en breve las instrucciones de acceso para los miembros.

2.6 Informe sobre el estado del Proyecto de Apoyo a la Implementación del RST CAR SAM

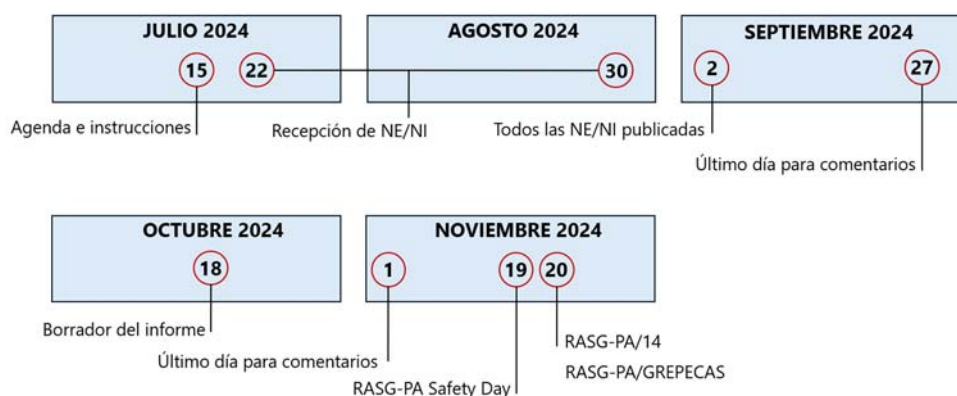
2.6.1 Bajo la IP/06, la Secretaria presento el avance del Proyecto para la implementación de los equipos de seguridad en pista (RST) en las regiones CAR y SAM, enfocadas a apoyar a los estados para tomar acciones que promuevan la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la pista en aeródromos internacionales seleccionados de CAR y SAM.

Asunto 3: Coordinación RASG-PA – GREPECAS

3.1 Propuesta de contenido y estructura del programa conjunto RASG PA y GREPECAS

3.1.1 La Secretaría presentó a la reunión información relacionada con la planificación y ejecución de la Decimocuarta reunión plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/14), y la reunión conjunta RASG-PA/GREPECAS que se desarrollarán en Lima, Perú, el día 20 de noviembre de 2024.

3.1.2 Sobre la Reunión RASG-PA/14, la Secretaría informó que la discusión de las Notas de Estudio y Notas Informativas se realizará de forma asincrónica, reservando la sesión presencial del 20 de noviembre por la mañana para la aprobación del informe de la reunión y la consideración de temas administrativos del RASG-PA, de acuerdo con el siguiente esquema:



3.1.3 Finalmente, con relación a la sesión conjunta RASG-PA/GREPECAS a desarrollarse por la tarde el 20 de noviembre de 2024, se informó que se realizará una sesión de discusión e intercambio para abordar el acceso a la información sobre los eventos TCAS. Se puso en consideración de la reunión el siguiente texto para el desarrollo del ejercicio, el cuál fue aprobado, restando solamente la confirmación del GREPECAS para hacerlo oficial:

"Los TCAS-RA son un tema complejo que involucra a las aeronaves y a las tripulaciones de vuelo, pero también a los controladores. Los fabricantes, aerolíneas y ATS deben realizar una adecuada gestión de riesgos que les permita identificar claramente el problema, mitigar los riesgos y monitorear el progreso para lograr la mejora continua. Sin embargo, los ATS no tienen el mismo acceso a los datos e información TCAS-RA que los OEM y las aerolíneas. Esta situación limita la capacidad de ATS para gestionar los riesgos de manera eficiente y eficaz.

¿Cómo pueden los ATS acceder a más y mejor información sobre los TCAS-RA para que puedan gestionar los riesgos de forma adecuada y contribuir eficazmente a la reducción de este tipo de eventos?"

3.2 Actividades de Coordinación entre RASG-PA y GREPECAS (Secretaría)

3.2.1 La Secretaría presentó por medio de la P/01 las actividades de coordinación entre RASG-PA y GREPECAS y otras iniciativas de Seguridad Operacional, basado en la conclusión RASG-PA13/C4/2023. Así la Secretaría informó el siguiente sobre el estado de la lista actualizada de actividades conjuntas RASG-PA /GREPECAS:

- 1) Colaboración entre el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) y el Grupo de trabajo de Colisión en el Aire (MAC) del RASG-PA;
 - o Teleconferencia para discutir el intercambio de datos/información para el Grupo Conjunto de Colaboración (MAC/GTE).
- 2) Proyecto de Implementación de Equipos de Seguridad en Pista (RST) CAR y SAM;

- o Coordinación e implementación de misiones RST por Go-Teams para 2024 - 2025 (Perú, Colombia, El Salvador, Costa Rica y Honduras, Belice, Guatemala, Nicaragua, Caribe Oriental).
- 3) Implementación de procedimientos de Navegación Basada en la Performance (PBN) en una Pista Visual – SAM;
 - o Proyecto completado.
- 4) Implementación de procedimientos de Navegación Basada en la Performance (PBN) en una Pista Visual – NACC;
 - o México considera emprender el proyecto por su cuenta, basándose en la experiencia de la experiencia anterior de la región SAM.
- 5) Proyecto de Competencia Lingüística en los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en las regiones CAR y SAM;
 - o Continua
- 6) Proyecto IATA/OACI para la mitigación de accidentes tipo CFIT;
 - o Reemplazado por otras actividades de PA-RAST MAC.
- 7) Actividades relacionadas con Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS)/ Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS);
 - o Considerada inicialmente por GREPECAS
- 8) Evaluación de competencias del personal servicio de información aeronáutica (AIS); y
 - o No relacionado con RASG-PA, limitado a GREPECAS.
- 9) Actividades relacionadas con la prevención de accidentes relacionados con turbulencia.
 - o Fue creado el grupo de trabajo PA-RAST sobre clima adverso.

3.2.2 Finalmente, la Secretaría informó la importancia de revisar y validar estas actividades, ya sea que procedan de manera conjunta o no, en la reunión conjunta para la Cuarta Reunión Conjunta GREPECAS-RASG-PA.

Colaboración e intercambio de información entre el GREPECAS y el RASG-PA

3.2.3 La Secretaría presentó la NE/09 para enfatizar la necesidad de colaboración e intercambio de información entre el GREPECAS y el RASG-PA, proponiendo datos específicos relacionados con la seguridad operacional para el desempeño de los ANS a ser recopilados por RASG-PA.

3.2.4 Durante la Reunión GREPECAS/21 (Tercera Reunión Conjunta GREPECAS-RASG-PA (RASGPA/GREPECAS/3) celebrada en Santo Domingo, República Dominicana, del 15 al 17 de noviembre de 2023, se llevó a cabo una mesa de trabajo sobre los Indicadores Clave de Desempeño (KPI) de RASG-PA y GREPECAS, para discutir el intercambio de información requerido para monitorear la implementación del GANP.

3.2.5 El consenso de esta mesa de trabajo señaló que los indicadores de seguridad operacional deben ser medidos por el RASG-PA, y los indicadores de navegación aérea deberían ser medidos por el GREPECAS. Seguidamente, la Oficina Regional NACC de la OACI organizó el Segundo Taller CAR para la Implementación del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM Volumen III (CAR/SAM/ANP-VOLIII/2), el cual se llevó a cabo en la Ciudad de México, México, del 13 al 15 de febrero 2024. Este Taller sugirió una serie de indicadores de desempeño del GANP que el RASG-PA debería medir para el GREPECAS.

3.2.6 La Reunión tomó nota de los indicadores de desempeño de seguridad operacional sugeridos, considerando que debía darse un análisis más detallado y decidió crear un grupo Ad hoc, liderado por la Secretaría, para proporcionar más orientación al RASG-PA sobre cómo proceder con esta solicitud.

CONCLUSION
RASG-PA ESC/39/C03

CREACION DEL GRUPO AD-HOC PARA ANALIZAR LOS INDICADORES DE
DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL RASG-PA/ GREPECAS

Qué: Se aprueba la creación de un grupo Ad-Hoc encabezado por la Secretaria para realizar un análisis más detallado sobre los indicadores de desempeño de seguridad operacional RASG-PA/ GREPECAS.		Impacto esperado: ☐ Político/Global ☐ Inter-regional ☐ Economico ☐ Ambiental ☒ Operacional/Técnico
Cuánto: No se requieren fondos del RASG-PA		
Porqué: Para definir los indicadores de desempeño en seguridad operacional comunes entre RASG-PA y GREPECAS		
Cuándo: RASG-PA/ESC/40	Status: Valid	
Quién: ☒ Secretariat		

**Thirty Ninth Regional Aviation Safety Group — Pan America Executive Steering Committee Meeting /
Trigésimo Novena Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la
Aviación – Pan América (ESC/39)**

Mexico City, Mexico, 29 to 30 May 2024 / Ciudad de México, México, 29 al 30 de mayo de 2024

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

1. Bryan Franca

BRAZIL/BRASIL

2. Bernardo Tomaz de Castro

CANADA/CANADÁ

3. Michel Roy
4. Andrew Larsen

CHILE

5. Alonso Lefno

COLOMBIA

6. Rodrigo Zapata

MEXICO/MÉXICO

7. Juan Detor
8. Diego Rivera

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

9. Melvin Cintron
10. Angel Luna
11. David Hempe
12. Giles Strickler
13. Norma Campos

AIRBUS

14. Rodolfo J Quevedo
15. Santiago Saltos

BOEING

16. Fabio Catani
17. Mike Snover
18. Alvimar Lucena

CANSO

19. Javier Vanegas

IATA

20. Gerardo M. Hueto
21. Julie Mailhot

ICAO/OACI

22. Fabio Rabbani
23. Julio Siu
24. Javier Puente
25. Eddian Méndez
26. Fernando Camargo
27. Marcelo Orellana
28. Fabiana Todesco

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Aruba		
Bryan Franca Policy Advisor Safety Management	DCA	Tel. +2975232665 E-mail bryan.franca@dca.gov.aw
Brazil/Brasil		
Bernardo Tomaz de Castro Head of Safety Department	ANAC	Tel. 55 61 98116-0050 E-mail bernardo.castro@anac.gov.br
Canada/Canadá		
Michel Roy Chief Strategic Risk Assessment	Transport Canada Civil Aviation	Tel. +1 613 558 3989 michel.roy@tc.gc.ca
Andrew Larsen Head, International Aviation Policy & Engagement	Transport Canada Civil Aviation	Tel. +1 343 551 1446 E-mail andrew.larsen@tc.gc.ca
Chile		
Alfonso Lefno	DGAC	Tel. +569 74978066 E-mail alefno@dgac.gob.cl
Colombia		
Rodrigo Zapata Secretary of Authority	Aerocivil	Tel. +57 316 4214355 E-mail rodrigo.zapata@aerocivil.gov.co
Mexico/México		
Diego Rivera	Coordinador de Inspección y Vigilancia de Seguridad Operacional	Tel. +5557239300 ext. 18058 E-mail diego.rivera@afac.gob.mx
Juan Detor	Chief Division	Tel. +5557239300 ext.18058 E-mail juan.detor@afac.gob.mx
United States/Estados Unidos		
Melvin Cintron Director, Western Hemisphere Office of International Affairs	FAA	Tel. +507-317-5860 E-mail melvin.o.cintron@faa.gov
Angel Luna Operational Safety Analyst	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. 1-202-267-7150 E-mail angel.luna@faa.gov
David Hempe Deputy Executive Director	FAA	Tel. 202-267-9203 E-mail david.hempe@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
United States/Estados Unidos		
Giles Strickler Senior Representative, Central America, Colombia, Venezuela and Dominican Republic	FAA	Tel. +507-317-5860 E-mail giles.d.strickler@faa.gov
Norma Viviana Campos FAA Senior Representative, Mexico	FAA	Tel. 202-856-1626 E-mail Norma.V.Campos@faa.gov
AIRBUS		
Rodolfo J/ Quevedo Regional Safety Director, Americas	AIRBUS	Tel. 1-201-921-3983 E-mail rodolfo.quevedo@airbus.com
Santiago Saltos	AIRBUS	Tel. + E-mail
BOEING		
Fabio Catani Aviation Safety Manager - Latin America & Caribbean	BOEING	Tel. +55 (12) 99618-4978 E-mail fabio.catani@boeing.com
Mike Snover Director - Global Safety & Regulatory Affairs, Latin America & Caribbean	BOEING	Tel. +55 12 99648-7497 E-mail michael.r.snover@boeing.com
Alvimar Lucena Regulatory Affairs	BOEING	Tel. +5512996461023 E-mail alvimar.lucena@boeing.com
CANSO		
Javier Alejandro Vanegas Perez Region Director Latin America and Caribbean Affairs	CANSO	Tel. +17862102568 E-mail Javier.vanegas@canso.org
IATA		
Julie Mailhot IATA Regional Director Operations Safety Security The Americas	IATA	Tel. 3059300635 E-mail mailhotj@iata.org
Gerardo M. Hueto Assistant Director, Safety	IATA	Tel. +14253064513 E-mail huetog@iata.org
ICAO/OACI		
Fabio Rabbani Regional Director	ICAO/OACI	Tel. 5116118686 E-mail icaosam@icao.int
Julio Siu Deputy Regional Director	ICAO/OACI	Tel. 5.2555250321e+11 E-mail icaonacc@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ICAO/OACI		
Javier Puente Regional Officer, Safety Implementation	ICAO/OACI	Tel. E-mail jpunte@icao.int
Eddian Méndez Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue	ICAO/OACI	Tel. E-mail emendez@icao.int
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance	ICAO/OACI	Tel. E-mail fcamargo@icao.int
Marcelo Orellana Regional Officer, Safety Implementation	ICAO/OACI	Tel. E-mail morellana@icao.int
Fabiana Todesco Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids	ICAO/OACI	Tel. E-mail ftodesco@icao.int