



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901**  
*Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*  
**Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General**  
**(Cartagena de Indias, Colombia, 26 de julio de 2011)**

---

Asunto 6: **Otros asuntos**

**Apoyo del SRVSOP a las actividades del RASG-PA**

(Nota presentada por el RASG-PA)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta a la Junta General, la propuesta del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) para que el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) colabore con sus iniciativas.

**1. Antecedentes**

1.1 El RASG-PA se estableció en noviembre de 2008, como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NAM/CAR) y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes. Las principales iniciativas de este grupo son:

***A corto plazo***

Desarrollar y establecer un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en las Regiones NAM/CAR/SAM, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

***A largo plazo***

- a) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basado en la performance para la Región Panamericana, mediante:
  - 1) el aseguramiento de que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional sean coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;

- 2) la facilitación del intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
  - 3) el análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
  - 4) las actividades de seguimiento, según corresponda.
- b) Proporcionar retroalimentación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) a fin de mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

1.2 Dentro del marco de las iniciativas de la OACI para la implantación del GASP y la hoja de ruta a nivel mundial, tanto el GASP como la Hoja de Ruta contienen lineamientos muy claros para fortalecer y trabajar con Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), tales como el SRVSOP, ACSA y CASSOS.

1.3 El RASG-PA puede ser entendido como un proceso de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a nivel panamericano, donde se procesa información de seguridad operacional (reactiva, proactiva y predictiva) que se consolida en un Informe Anual de Seguridad Operacional, que establece de forma consensuada entre los distintos actores de la aviación los principales riesgos a la seguridad operacional. Luego, un equipo de especialistas determina las acciones de mitigación necesarias y hace el seguimiento a la implementación de las mismas. En este contexto, las barreras de mitigación pueden ser:

- las reglamentaciones, normas y procedimientos;
- la instrucción; y
- la tecnología.

1.4 En el caso de las RSOO, su trabajo está orientado al apoyo de forma regional para asegurar una implementación efectiva de los elementos críticos de un Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (enfoque clásico de la seguridad operacional) una vez que se determine las acciones de mitigación como por ejemplo: capacitación a inspectores, actividades de vigilancia, implementación de las reglamentaciones y procedimientos de manera normalizada, la implantación de la navegación basada en la performance, etc.

1.5 En el **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta un resumen de las actividades que el RASG-PA ha llevado a cabo desde su creación.

## 2. **Propuesta del RASG-PA para que el SRVSOP colabore con sus iniciativas**

2.1 La información procesada por el RASG-PA ha determinado que las categorías de accidentes más comunes en nuestra región corresponden a:

- salida de pista (RE);
- impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); y
- pérdida de control en vuelo (LOC-I).

2.2 Dentro de las acciones de mitigación para evitar las RE, el RASG-PA ha desarrollado una recomendación de seguridad operacional (RSR), algo similar a una circular de asesoramiento. Este documento se nutre de la información proporcionada por el COSCAP - Asia Norte (Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad), los principales fabricantes de aeronaves, la FAA y la EASA. Sin embargo, la RSR ha sido desarrollada únicamente en idioma inglés y requiere ser adaptada a la realidad regional y a su ambiente normativo.

2.3 La última reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA (México, 17 de junio de 2011) convino en solicitar el apoyo del SRVSOP para la adaptación y traducción de este RSR al ambiente LAR y apoyar en la promoción e implementación de la misma.

2.4 De igual forma, y si este apoyo es posible, sería importante que el SRVSOP considere el nombramiento de un enlace para canalizar y someter a consideración de la Junta General otras formas de colaboración entre ambos procesos.

2.5 En tal sentido y con el fin de evitar la duplicación de esfuerzos la Junta General podría considerar las ventajas que se presentan en este momento en el sentido que el Estado SAM que tiene una de las Vice Presidencias del RASG-PA, también está a cargo de la macro tarea de CLAC sobre seguridad operacional y que podría entonces también ser el enlace entre el SRVSOP y el RASG-PA.

## 3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Junta General a:

- a) Tomar nota y comentar sobre la solicitud de apoyo del RASG-PA a las iniciativas para acrecentar la seguridad operacional; y
- b) considerar la propuesta sobre el nombramiento de un enlace del SRVSOP con el RASG-PA.

## Apéndice A

### Principales actividades del RASG-PA

#### *GSI 3: Notificación eficiente de errores e incidentes:*

1.2.1 Los esfuerzos del RASG-PA se encaminaron a desarrollar un modelo de enmienda de la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre errores en incidentes, como un elemento necesario para el efectivo funcionamiento de los Sistemas SMS y SSP. Los Estados deberán preparar un plan de implementación e informar periódicamente a la OACI sobre sus avances en esta materia.

#### *GSI 4: Apoyo para crear un equipo de respuesta regional sobre accidentes/incidentes.*

1.2.2 RASG-PA está apoyando un esfuerzo en la región centroamericana de un plan piloto para evaluar, desarrollar e implementar una Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes serios de Aviación de Centro América. El nombre tentativo es Comisión de Investigación y Prevención de Accidentes (CIPA). Las actividades actuales del CIPA incluyen el desarrollo de reglamentación regional basada en el Anexo 13 y en el SMS. También están desarrollando un programa de instrucción regional para investigadores de accidentes/incidentes; desarrollo e implantación de bases de datos con respecto a la prevención e investigación de accidentes e incidentes; y desarrollo de manuales, procedimientos y listas de verificación regionales para el equipo de respuesta.

#### *GSI 7: Uso consecuente del SMS*

1.2.3 El RASG-PA convino en la necesidad que se elaboren normas aeronáuticas para los proveedores de servicio que estén de acuerdo con el marco de trabajo del SMS recientemente aprobado en los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14. El plan piloto de implementación de SMS en Amas del SRVSOP ha recibido gran visibilidad por parte del RASG-PA como parte de los esfuerzos regionales para lograr un uso consecuente del SMS.

1.2.4 También como parte de esta iniciativa, el SRVSOP se encuentra traduciendo al inglés los LAR 21, 38 y 43 de aeronavegabilidad; 119, 121 y 135 de operaciones y 61, 63 y 65 de Licencias al personal, como una forma de apoyar a otros Estados en los esfuerzos de armonización e incorporación de los requerimientos del SMS para lograr un uso consecuente del mismo.

#### *GSI 12: Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional*

1.2.5 Bajo este GSI, el RASG-PA ha desarrollado el Primer informe anual sobre seguridad operacional donde organizaciones como OACI, IATA, Boeing, ALTA y CAST concuerdan sobre las principales categorías de accidentes aéreos en la región para luego definir estrategias de mitigación, tanto en capacitación como en incorporación de tecnología. Las principales categorías de accidentes que han sido observados en la región son: Excursiones de pista (RE), pérdida de control en vuelo (LOC-I) e impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). Al respecto, el RASGPA se encuentra produciendo los planes de implementación detallados (DIPs) para mitigar los efectos de estas categorías de accidentes.

1.2.6 De igual forma, ACSA, Airbus, TACA y la DGAC de Costa Rica están implementando un proyecto piloto para el intercambio de datos del programa FOQA entre el explotador y la autoridad aeronáutica.

-----