

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/25
21/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad operacional

**Cuestión 5.4 del
Orden del Día:**

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como recordará en la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009) la Directora de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, realizó una presentación refiriéndose al Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA), constituido desde el 2008, resolviendo el Comité Ejecutivo encargar al GEPEJTA el análisis jurídico de este Grupo.

2. Posteriormente, en la reunión del GEPEJTA/23 (Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009) la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/17 que incluía la información relacionada al RASG/PA para realizar el análisis jurídico solicitado. Sin embargo, esta tarea no pudo completarse, pues no estaba claro a que se hacía referencia en la labor encomendada, por lo que se encargó a la Secretaría remitirse a la grabación de la Reunión del Comité Ejecutivo de Isla de Pascua, verificar el encargo e incluir el tema en la presente reunión del GEPEJTA.

Análisis

3. Revisando las grabaciones y anotaciones de la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo, se observa que una vez presentada la nota de estudio de la Directora de la Oficina NACC/OACI sobre el

RASG/PA (**Adjunto**), la conclusión apunta a realizar un análisis de la constitución jurídica del Grupo determinando si ésta permitiría la participación de los Estados Miembros.

4. Por otro lado, se preguntó ¿qué pasará con otros Organismos Regionales que están camino a la institucionalización, como el SRVSOP? Asimismo, se observó que en la membresía del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA, no estaba la CLAC representada.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada y realizar el trabajado encomendado.

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA

APARTADO 27032

LIMA, PERÚ

CLAC/CE/76-NE/16
24/03/09

LXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Otros asuntos:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano

(Nota de estudio presentada por OACI)

Antecedentes

1. El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) se estableció en 2008 para el cumplimiento de:

- Los Objetivos Estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como fue aprobado por la 36ava. Sesión de la Asamblea de la OACI celebrada en 2007.
- La Resolución A36-7 - Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia.
- El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), Iniciativa mundial de seguridad operacional (GSI) 5 – *Coordinación Consecuente de los Programas Regionales*, fechado en julio de 2007.
- La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), Área de Focalización 5 – *Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales*, preparada para la OACI por el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) en 2006, y apoyada por la recomendación de la Reunión DGAC/6 aprobada por el Consejo de la OACI en 2006.

2. Un Taller sobre la GASR organizado por los miembros del ISSG y la OACI fue auspiciado por la Unidad de Administración Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) de Colombia en Bogotá del 19 al 23 de mayo de 2008. El taller contó con la participación de más de 120 participantes e incluyó representación de autoridades de aviación civil de 19 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, 4 Organizaciones Internacionales (ALTA, COCESNA, IATA e IFALPA), 22 líneas aérea, 4 operadores de aeropuertos, 2 fabricantes de aeronaves, la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, y la Dirección de Navegación Aérea de la OACI.

3. En este taller se utilizó la metodología de la Hoja de Ruta para analizar tres de los doce caminos, también denominadas iniciativas globales de seguridad o áreas de focalización y que se abrevia como “GSI”. Producto de este análisis se desarrollaron acciones recomendadas para el GSI 3 - *Impedimentos para Notificar Errores e Incidentes*; GSI 12 - *Brechas en el Uso de la Tecnología para Mejorar la Seguridad Operacional*; y el GSI 5 - *Falta de Uniformidad en la Coordinación de los Programas Regionales*.

4. La sesión final del taller se llevó a cabo en sesión plenaria y discutió las acciones recomendadas que resultaron del análisis del Área de Focalización 5 para la creación del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA). Se revisaron los Términos de Referencia (ToRs) provisionales junto con metas de corto y largo plazo, la estructura organizacional y la membresía. El establecimiento del RASG-PA recibió todo el apoyo de los participantes que asistieron al taller. Se acordó que en el mes de agosto de 2008, se reuniera en la Oficina Regional de la OACI en México un grupo de planificación para dar seguimiento a las recomendaciones del taller y organizar la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano cuya sede fue ofrecida por el Subdirector de la DGAC de Costa Rica para noviembre de 2008.

5. A continuación del Taller GASR, la OACI condujo el 2 de julio de 2008 la primera tele-conferencia del Grupo Provisional de Planificación para la creación del RASG-PA. La conferencia revisó la agenda y otros asuntos para la primera reunión del Grupo Provisional de Planificación del RASG-PA que se llevaría a cabo en la Ciudad de México en agosto de 2008. Una tele-conferencia de seguimiento fue conducida por la OACI el 23 de julio de 2008.

6. La reunión del Grupo Provisional de Planificación del RASG-PA, posteriormente llamado Comité Ejecutivo Interino (ISC) del RASG-PA, se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México del 4 al 5 de agosto de 2008. La reunión revisó los ToRs del RASGPA; el establecimiento del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA; la estructura del RASG-PA, sus subgrupos, programa de trabajo, y programa de reuniones; el seguimiento a las Acciones Recomendadas del Taller GASR; y la preparación de la Primera Reunión del RASG-PA, incluyendo la agenda provisional y lo resultados esperados. Asistieron a la Reunión participantes de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, ACI/LA, BOEING, IATA, IFALPA y la Sede de la OACI, y las Oficinas Regionales NACC y SAM.

7. La OACI presentó a la reunión los siguientes borradores de proyectos relacionados con el GASP GSI/2-*Vigilancia Consecuente de la Reglamentación*; GSI/3 - *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*; y GSI/12 - *Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional*, en respuesta a las acciones recomendadas por el Taller GASR:

- Proyecto 1: Flujo Efectivo de Información sobre Peligros.
- Proyecto 2: Eliminación de Brechas en el Uso de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional.

- Proyecto 3: Programa Piloto de Vigilancia a Operadores Aéreos Utilizando Avances Tecnológicos.

8. Una tele-conferencia del Comité Ejecutivo Interino celebrada el 13 de agosto de 2008 discutió más en detalle los proyectos y concluyó con la asignación de responsabilidades para iniciar su implantación. Posteriores tele-conferencias del Comité Ejecutivo Interino se llevaron a cabo en septiembre y octubre de 2008.

9. Después de la Reunión del Comité Ejecutivo Interino, la OACI envió una carta a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales NAM/CAR/SAM solicitando la validación del establecimiento del RASG-PA, sus Términos de Referencia, composición y estructura organizacional provisionales.

10. La 15ª. Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15) celebrada en Río de Janeiro, Brasil del 13 al 17 de octubre de 2008, tomó nota que el RASG-PA fue creado bajo la GSI/5 - *Coordinación consecuente de los programas regionales* con el fin de abordar todos los temas relacionados con la seguridad operacional cubiertos por el GASP; el GREPECAS dio su respaldo a este enfoque.

11. La Tercera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/3) celebrada en Punta Cana, República Dominicana, del 8 al 12 de septiembre de 2008, tomó nota de la importancia del trabajo que esta realizando el RASG-PA. La Reunión acordó enfatizar la necesidad de nominar personal de seguridad operacional de alto nivel como representantes en la Primera Reunión del RASG-PA (RASG-PA/01) que se celebró en Costa Rica en noviembre de 2008.

12. Una reunión final del Comité Ejecutivo Interino se celebró el 10 de noviembre de 2008 en Puntarenas, Costa Rica. La reunión revisó el orden del día del RASG-PA/01, el Reporte del Estado de los Proyectos 1, 2 y 3, el Apoyo – Financiero/En especie, y los Procedimientos de Análisis del Grupo de Seguridad Operacional. Asistieron a la reunión participantes de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, Jamaica, ACI/LAC, ALTA, BOEING, IFALPA, IFATCA, y la Sede de la OACI, así como las Oficinas Regionales NACC y SAM.

13. La Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano se celebró en Puntarenas, Costa Rica, del 11 al 14 de noviembre de 2008, auspiciada por la Dirección de Aviación Civil de Costa Rica. Participaron en la Reunión 56 delegados de 14 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 8 Organizaciones Internacionales (ACI/LAC, ALTA, CASSOS, COCESNA, EASA, IATA, IFALPA, IFATCA), 4 líneas aéreas, 2 operadores de aeropuertos y 2 fabricantes de aeronaves.

14. El 11 de noviembre de 2008, se celebró un taller durante la celebración de la Reunión RASG-PA/01, se procedió al análisis del GSI/7 sobre “*Uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional*” siguiendo el proceso del GASP/GASR. El resultado del taller arrojó un nivel de madurez 1 “*En desarrollo*” para el GSI/7. Tomando en consideración el nivel de implantación del SMS, la fecha inminente de aplicación de los SARPs relacionados, y la importancia de dar alta prioridad al SMS se consideró necesario el desarrollo de proyectos para implantar las recomendaciones.

15. La Reunión primero revisó y aprobó los ToRs RASG-PA como se presentan en el **Apéndice A** a esta nota. Posteriormente la Reunión revisó y estuvo de acuerdo con la estructura organizacional del RASG-PA, la cual define la membresía del RASG-PA, la composición del Comité Directivo Ejecutivo, y el criterio de elección del Presidente y los cuatro Vicepresidentes que representan las subregiones, como se presenta en el **Apéndice B** a esta nota. La reunión eligió al Sr. Oscar Derby

(Jamaica) como Presidente del RASG-PA, al Sr. Carlos Pellegrino (Brasil) como Primer Vicepresidente, al Sr. Ricardo Arias Borbón (Costa Rica) como Segundo Vicepresidente, al Sr. Lorenzo Sepúlveda (Chile) como Tercer Vicepresidente, y al Sr. Glenn Michael (Estados Unidos) como Cuarto Vicepresidente.

16. El orden del día de la Reunión incluyó la discusión sobre la GSI/7 – *Uso consecuente de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)*, incluyendo la revisión de los resultados del Taller sobre la GSI/7 y el Programa Piloto de Implementación de SMS en las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional en Latinoamérica; iniciativas y programas de seguridad operacional NAM/CAR/SAM; estado de los Proyectos de la GASR; financiamiento de los proyectos; y un enfoque multi-regional hacia la implementación del GASP. Se determinaron las prioridades y se elaboró un plan para la implementación de SMS en todo el hemisferio que se articula con base en las sinergias de los países y la industria participantes para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional. Las Conclusiones y Decisiones que resultaron de la reunión RASG-PA/01 se presentan en el **Apéndice C** a esta nota.

17. Desde la Reunión RAS-PA/01, el recientemente electo ESC se ha reunido dos veces, el 14 de noviembre de 2008, en Puntarenas, Costa Rica, y el 24-25 de marzo de 2009, en Lima, Perú, y ha tenido varias tele-conferencias entre las reuniones para dar seguimiento a las conclusiones del RASG-PA/01 y a las actividades de los proyectos.

Análisis

18. La reunión inaugural del RASG-PA estableció un nuevo marco y mecanismo para la cooperación y colaboración regional entre organismos gubernamentales del sector aeronáutico y la industria. La iniciativa, una primicia en la esfera de la aviación civil, fue concebida para cerrar la brecha entre la navegación aérea y las actividades de implementación de la seguridad operacional en la que participan Estados, organizaciones internacionales, líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos, fabricantes y organizaciones regionales que se ocupan de la seguridad operacional de la aviación en todas las Américas. El nuevo grupo de seguridad operacional servirá como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de las iniciativas de seguridad operacional destinadas a reducir los peligros y riesgos en la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

19. El Grupo representa regionalización de las iniciativas en materia de seguridad operacional de la aviación civil internacional para que los Estados comprueben que cuando mancomunan sus recursos en cuanto a conocimientos especializados de aviación, pueden lograr verdaderas mejoras en el campo de la seguridad operacional de manera oportuna y sostenible mediante la cooperación internacional. La labor del grupo se sustenta en el GASP de la OACI y la GASR de la ISSG, los cuales proporcionan una estrategia para que todos los interesados trabajen juntos para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil. Los Gobiernos y la industria trabajarán juntos para identificar posibles peligros de seguridad operacional y para mitigar los riesgos a un nivel aceptable, de este modo logrando avances significativos en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación civil.

20. La planificación del RASG-PA está enfocada a eliminar la duplicación de esfuerzos y reducir recursos humanos y gastos financieros, los cuales son extremadamente limitados en las Regiones CAR/SAM. Todos los interesados participantes están buscando fuentes de financiamiento alternativas de organizaciones que tienen un claro interés en reducir los riesgos de la seguridad operacional de la aviación en el área, así reduciendo la necesidad de basarse solamente en el financiamiento por parte de los Estados.

Conclusión

21. El establecimiento del RASG-PA para la cooperación y armonización regional para la implementación de iniciativas y mejoras de la seguridad operacional está cumpliendo con los objetivos de la GSI/5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de seguridad operacional.

22. Sin embargo, el éxito del RASG-PA depende del compromiso, participación y contribuciones de sus miembros tanto de Estados e industria por igual, con apoyo financiero y en especie. Los resultados a la fecha se han logrado sin financiamiento y basados solamente en el apoyo en especie por parte de los miembros del RASG-PA tales como el auspicio de eventos, provisión de expertos, contribuciones a los proyectos, e intercambio de información y herramientas sujetas a derecho de propiedad sobre seguridad operacional. Los donadores de apoyo en especie incluyen a Colombia, Costa Rica, Estados Unidos (CAST), Jamaica, ACI/LAC, BOEING, COCESNA (ACSA), IATA, IFALPA y Shell Aviation. Se requiere que el apoyo en especie continúe y crezca, y es necesario asegurar financiamiento para que el RASG-PA continúe cumpliendo sus objetivos.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo:

23. Se invita al Comité Ejecutivo a revisar, modificar como considere apropiado, y adoptar la siguiente Conclusión:

Proyecto de

Conclusión:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)

Que los Estados miembros de la CLAC, en armonía con los Objetivos Estratégicos de la OACI, la Resolución de la Asamblea A36-7, el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), la Recomendación de la DGAC/6; y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) de la ISSG:

- a) apoyen al RASG-PA asignando representantes de un nivel apropiado para asistir a las reuniones y participar en los proyectos; aporten contribuciones que incluyan expertos, capacitación, auspicio de eventos, e intercambio de información, experiencias y herramientas de la seguridad operacional de la aviación; y
- b) aseguren la asistencia de gerentes de seguridad operacional de alto nivel de la Autoridad de Aviación Civil, operadores de aeropuertos, ANSPs y representantes de líneas aéreas a la reunión RASG-PA/02 que se llevará a cabo en Bogotá, Colombia en noviembre de 2009.

APENDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

Antecedentes

Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia

Resolvió que los citados planes [*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*] sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Reconoció la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

Reconoció que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

Instó a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

Términos de Referencia

El RASG-PA se establece como el 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 (NACC), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

Esto se logrará mediante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria.

Corto plazo

Desarrollar e implantar 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 la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

Largo plazo

- 1) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basada en la performance para la región panamericana, a través de:

- a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - c) 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
 - d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

APENDICE B

Estructura Organizacional

Membresía del RASG-PA

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

- Con el propósito de elegir al Presidente y Vicepresidentes, la Región CAR será dividida en subregiones como Estados de habla inglesa y Estados de habla hispana. Por lo tanto, para la elección del Presidente y Vicepresidentes, las regiones/subregiones son como sigue:
(a) NAM (1); (b) Estados CAR de habla inglesa (CAR-E) (1); (c) Estados CAR de habla hispana (CAR-S) (1); (d) SAM (2). En total, serán cinco representantes regional/sub-regional, incluyendo al Presidente.

Presidente (Estado NAM/CAR-E/CAR-S/SAM)

Vicepresidentes (4) - Posteriormente a la elección del Presidente, los Vicepresidentes serán elegidos de las regiones/subregión(es) restantes

Directores de OACI NACC/SAM (1 como Secretario)

Sede de la OACI

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

Organizaciones Internacionales

Grupos de Seguridad Operacional de las Regiones NAM/CAR/SAM

Fabricantes

- Los Estados Contratantes de la OACI de fuera de la región, otras organizaciones representativas, o cualquier entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación podrán ser invitados a unirse como miembros u observadores del grupo, como lo decida el RASG-PA.

Comité Directivo Ejecutivo

Se establecerá un Comité Directivo Ejecutivo conformado por representantes de los Estados, Organizaciones Internacionales y la industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que las iniciativas de seguridad operacional sean cumplidas de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Directivo Ejecutivo:

- a) proponga el programa de trabajo del RASG-PA;
- b) coordine las actividades del RASG-PA y todas las iniciativas del GASP/GASR relacionadas con la seguridad operacional;
- c) ajuste, según sea necesario, la estrategia y actúe como un órgano consultor de los miembros del RASG-PA;
- d) realice un análisis del entorno de la seguridad operacional para el RASG-PA; y
- e) emprenderá cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NAM/CAR/SAM.

Membresía del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA

Presidente del RASG-PA
Vicepresidentes del RASG-PA (4)
Directores de las Oficinas NACC/SAM de la OACI
Representante de la Sede de la OACI
Representante del ISSG
Representante de ACI
Representante(s) de IATA/ALTA
Representante de IFALPA
Representante de IFATCA

APENDICE C

**PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (RASG-PA/01)**

CONCLUSIONES/DECISIONES

**CONCLUSIÓN RASG-PA/01/1 RECOMENDACIONES DEL RASG-PA/01 SOBRE EL
GSI/7 - LA IMPLANTACIÓN CONSECUENTE DE LOS
SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

Que:

- a) el RASG-PA/01 envíe las recomendaciones que se presentan en **Apéndice** a esta parte del Informe, en relación a la implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para la consideración y priorización del Comité Ejecutivo del RASG-PA; y
- b) que el Comité Ejecutivo del RASG-PA conceda alta prioridad a las recomendaciones, tomando en cuenta el bajo nivel de madurez en la implantación del SMS en la región, la fecha inminente de aplicación de los SMS SARPS; y la importancia del SMS.

**DECISIÓN RASG-PA/01/2 APOYO AL PROYECTO PILOTO DE
IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN OMAS DEL
SRVSOP**

Tomando en consideración las mejores prácticas de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial, el RASG-PA apoya el proyecto piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional

**CONCLUSIÓN RASG-PA/01/3 OPCIONES PARA FINANCIAR PROYECTOS DEL RASG-
PA**

Que el Comité Ejecutivo del RASG-PA, busque alternativas de financiamiento/ otros apoyos para proyectos del RASG-PA, incluyendo, pero no limitado a la ISSG y otros socios de la industria, IFFAS, proveedores de seguros de aviación, GEASSA/Transport Canada, U.S. Trade Development Association, y otras instituciones y organizaciones que tengan un gran interés en la seguridad operacional de la aviación; y que los resultados sean reportados a la próxima reunión del RASG-PA en el 2009.

CONCLUSION RASG-PA/01/4

**ENFOQUE REGIONAL HACIA LA IMPLEMENTACIÓN
DEL PLAN GLOBAL DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

Que:

- a) el Comité Ejecutivo del RASG-PA adopte los formularios marco de la performance (PFF) en el **Apéndice** a esta parte del Informe y establezca plazos en un corto, mediano y largo plazo para completar los objetivos del GASP/GASR, en consulta con los miembros del RASG-PA;
- b) el RASG-PA utilice los formularios marco de la performance como una herramienta de gestión para el uso de los Estados, organizaciones sub-regionales y la región para observar el progreso de la implementación del GASP/GASR.

CONCLUSIÓN RASG-PA/01/5

**INICIATIVA DE AUMENTO DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE ALTA**

Para evitar la duplicación de esfuerzos que el Comité Ejecutivo del RASGPA analice el alcance y objetivos de la iniciativa para aumentar la seguridad operacional (SEI) de ALTA y recomiende las acciones que sean necesarias.