

Trigésimo Sexto Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (RASG-PA ESC/36)
Teleconferencia

Resumen de las discusiones

Fecha	19 y 20 de mayo de 2021
Lugar	Teleconferencia
Apertura	<p>A la Reunión asistieron 59 participantes de 15 Estados y 14 organizaciones internacionales y la industria (véase el Apéndice A).</p> <p>El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional SAM dio la bienvenida a los participantes y mencionó que esta sería una reunión especial, debido a que varios proyectos y actividades estaban cerca de completarse, los productos de estos esfuerzos ahora eran visibles y sus efectos positivos en la seguridad operacional debería beneficiar a la región a corto plazo. También destacó el hecho de que el grupo pudo avanzar a pesar de la pandemia.</p> <p>El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional de NACC hizo referencia a la importancia de que el RASG-PA produzca entregables de alto impacto para beneficiar la seguridad operacional regional, y recordó la relevancia de la eficiencia y su impacto en la productividad del grupo. También mencionó los beneficios de una estrecha coordinación entre las Oficinas Regionales de la OACI y la oportunidad que representa esta reunión para revitalizar el RASG-PA.</p> <p>El Sr. Wagner de Souza (Brasil), Copresidente en representación de los Estados, y el Sr. Javier Vanegas (CANSO), Copresidente en representación de la Industria y las Organizaciones Internacionales, declararon que el Grupo continúa sin comunicar adecuadamente las actividades del RASG-PA, tanto interna como externamente, y que de no subsanarse esta situación podría afectar la posición de liderazgo creada a lo largo de estos años. También agradecieron el creciente apoyo y participación de los Estados, la industria y las organizaciones internacionales.</p> <p>El Sr. Rabbani se desempeñó como Secretario de la Reunión y fue asistido por el Sr. Javier Puente, Oficial Regional de Implementación de la Seguridad Operacional de la Oficina Regional SAM.</p>
Asuntos de discusión	<p>Aprobación de la agenda provisional (NE/01)</p> <p>De acuerdo con la NE / 01, la Reunión aprobó la agenda y el programa de trabajo tentativo para la Reunión.</p>
Asunto 1:	<p>Aspectos relacionados con el funcionamiento interno de RASG-PA</p> <p><i>Informe del Equipo de Monitoreo y Reporte de la Seguridad Operacional (SMRT) (NE/02)</i></p> <p>1.1 El coordinador del SMRT proporcionó una actualización sobre el desarrollo de sus entregables. Mencionó que el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) que contiene datos de 2020, ya estaba listo para ser revisado por el Comité Directivo Ejecutivo (ESC), y que se distribuiría la semana después de esta reunión a través del procedimiento de mecanismo expreso, para recopilar comentarios de los miembros.</p>

1.2 Comentó que se había creado un sitio dedicado en la página web del RASG-PA para presentar la lista de problemas emergentes de seguridad operacional identificados por el SMRT a través del procesamiento de datos para la producción del Dashboard y del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA.

1.3 Finalmente, brindó una demostración del tablero de control del RASG-PA que había sido desarrollado para mostrar el estado de implementación de las metas del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) en Pan América. Para completar esta actividad, la SMRT anunció que presentaría una solicitud de fondos a la ESC para la adquisición de una licencia de Power Bi, que se utilizaría para publicar el tablero, y luego podría usarse para mostrar otra información como el contenidos del Informe Anual de Seguridad y otros que la ESC considere útiles.

1.4 La demostración del tablero fue bien recibida por la Reunión; sin embargo, se hizo una advertencia para tener cuidado antes de decidir si el tablero debe estar disponible públicamente. También se mencionó que era muy importante asegurarse de que todos los datos contenidos en el tablero estuvieran actualizados y fueran correctos. Se acordó que el SMRT distribuiría una versión preliminar del tablero a todos los proveedores de datos para una última verificación antes de la aprobación. El ESC también acordó que, al menos inicialmente, el SMRT distribuiría el tablero a los miembros del ESC por correo, y que las Oficinas Regionales compartirían la información relevante del tablero con sus Estados.

DECISION		ACTUALIZACIÓN DEL TABLERO DEL SMRT	
RASG-PA ESC/36/D1			
Qué:	El SMRT, a través de la Secretaría, actualizará el tablero de acuerdo con las fechas propuestas en el Apéndice A de la NE02, y distribuirá una versión preliminar a quienes hayan provisto datos, para una última revisión antes de la aprobación. Una vez finalizado, el dashboard será distribuido a los miembros del ESC por correo electrónico. Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI compartirán información relevante del tablero con sus Estados.	Impacto esperado:	<input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué:	Para comunicar el estado de implementación del GASP en la Region y mejorar la toma de decisiones en el ESC.		
Cuándo:	De acuerdo con el cronograma acordado	Estado:	Válido
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> SMRT <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM (Secretariat) <input checked="" type="checkbox"/> ICAO Regional Offices		Marco Lopez Javier Puente Sereya Schotborgh/Ruben Lino

Informe del Equipo Regional Panamericano de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST) (NE/03)

1.5 Los Copresidentes del PA-RAST presentaron un resumen de sus actividades para el 2021 y el estado de su plan de trabajo, especialmente los proyectos relacionados con las Categorías de Alto Riesgo (HRC). La presentación destacó los entregables planificados para todos los HRC, así como los otros resultados esperados

para el resto de 2021, incluidas las actividades relacionadas con los equipos colaborativos de seguridad operacional (CST). Estas actividades incluyen el desarrollo de una serie de seminarios web y documentos relacionados con la seguridad operacional.

1.6 La Reunión comentó que los webinars propuestos por el PA-RAST también representan una buena oportunidad para mostrar el progreso de las actividades del RASG-PA y dar a conocer la disponibilidad de los entregables, incluyendo los productos del PA-RAST y el SMRT, así como para promover los CST.

1.7 Se acordó que, para el desarrollo de los webinars u otras actividades que requieran recursos del RASG-PA, el PA-RAST preparará una Nota de Estudio de acuerdo con el procedimiento actual de solicitud de fondos.

Actualización del sitio web RASG-PA (NI/07)

1.8 La Secretaría informó que se han completado importantes mejoras en la estructura y contenidos del sitio web del RASG-PA, lo que permitió una mejor experiencia para los usuarios. También se informó que gran parte del trabajo realizado podría no ser visiblemente evidente, porque fue un trabajo realizado para mejorar la estructura interna del sitio.

1.9 Finalmente, se informó que se encuentran en proceso la clasificación, actualización y publicación de más de 80 reuniones del RASG-PA y 300 archivos históricos del PA-RAST, y que el tiempo para completar esta actividad es de aproximadamente 90 días.

Plan regional de seguridad operacional de la aviación de la NACC (NI/01)

1.10 La Secretaría informó sobre la oficialización del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de América del Norte, Centroamérica y el Caribe (NACC-RASP). El NACC-RASP fue creado en conjunto con las partes interesadas de la región en coordinación con el RASG-PA para promover la implementación efectiva y la sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados en las Regiones NAM/CAR, siguiendo el enfoque de Ningún País Se Queda Atrás (NCLB) y basado en el Programa de Asistencia Sistémica (SAP). El NACC-RASP está alineado con el GASP. El NACC-RASP considera los desafíos dentro de las Regiones NAM/CAR.

1.11 El NACC RASP se compone de:

- el enfoque estratégico de la Oficina Regional NACC de la OACI para abordar los riesgos de seguridad operacional identificados en los Estados NAM/CAR;
- los objetivos y metas para el trienio, alineados con el GASP y coordinados con el RASG-PA;
- las iniciativas de mejora de la seguridad operacional que la Oficina Regional NACC, en colaboración con los Estados, las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y la industria, deben seguir para mejorar la seguridad operacional en las Regiones NAM / CAR;
- los riesgos de seguridad regional identificados para 2020-2022; y una descripción de la implementación de las Iniciativas de Mejora de la Seguridad (SEI) que se monitorearán.

1.12 Se informó a la Reunión que el NACC-RASP fue discutido técnicamente con los Estados NACC durante la reunión virtual del RASP el 1 de marzo de 2021, en la que

participaron 22 Estados y 4 Organizaciones Internacionales. Finalmente, el NACC-RASP fue presentado a los Directores Generales de las Regiones NAM/CAR en la Reunión Virtual General de Directores de Autoridades de Aviación Civil de los Estados de América del Norte, Centroamérica y el Caribe (NACC) sobre Recuperación y Reinicio de Aviación COVID-19 celebrada el 14 de abril. 2021, cuya Conclusión 4 invitó a los Estados a aprobar el documento antes del 27 de mayo de 2021. Los Estados NAM/CAR tendrán sus planes nacionales de seguridad operacional de la aviación de los Estados de la región alineados con NACC-RASP. La versión 1 de NACC RASP está disponible en el siguiente enlace web:

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2021/RASP/NACCRASP-En.pdf>

1.13 Finalmente, se comentó sobre el refuerzo de la seguridad que la implementación del NACC RASP y el SAM RASP es crucial para asegurar el cumplimiento de los objetivos y metas del GASP en la región Panamericana.

Procesos de gestión de la seguridad operacional del RASG-PA

Asunto 2:

Situación de los proyectos de navegación basada en la performance (PBN) y del Programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) (NI/02)

2.1 La Secretaría proporcionó una actualización sobre el estado de los Proyectos PBN y FDAP. Con respecto al proyecto FDAP, la Secretaría informó que la propuesta ya había sido aprobada por el Grupo de la Comisión (CG) y el Grupo de Trabajo sobre la Producción de Entregables del Programa de Trabajo de Navegación Aérea (AN) (WG/PDP) a cargo de revisar los cambios propuestos a los Anexos y Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), contenidos en revisión preliminar, quedando solo la etapa formal de la Comisión de Navegación Aérea (ANC), que, por lo general, solo confirma las ediciones realizadas por las etapas anteriores. Una vez que se apruebe este último paso, esta Enmienda se convertiría en la primera enmienda a un Anexo de la OACI, nacido de cualquier Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG).

2.2 En relación al proyecto PBN, la Secretaría informó al ESC que los siguientes procedimientos PBN habían sido publicados en la Publicación de Información Aeronáutica Colombiana (AIP) para el aeropuerto de Guapi (SKGP), y entrarían en vigencia el 7 de junio de 2021:

- SID RNAV (GNSS) RWY 02
- SID RNAV (GNSS) RWY 20
- STAR RNAV (GNSS) RWY 02
- STAR RNAV (GNSS) RWY 20
- RNP APCH RWY 20
- RNP APCH RWY 02

2.3 La Secretaría destacó que la exitosa ejecución de este proyecto se da gracias a la participación y colaboración de las siguientes Organizaciones:

- Autoridad de Aviación Civil de Colombia (UAEAC)
- Fuerza Aérea de Colombia
- ATR
- Satena
- Thales

- Flight Safety Foundation
- IATA
- OACI

2.4 Se informó que los pasos restantes para el cierre del proyecto son:

- a) A partir de junio, se recopilarían los datos de vuelo por un período entre 60 y 90 días, para determinar los beneficios de seguridad y accesibilidad del proyecto; y
- b) una vez recopilados los datos, se produciría y publicaría un análisis de costo-beneficio.

2.5 Finalmente, la Secretaría recordó que el objetivo a largo plazo de este proyecto era promover la enmienda de la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI “Metas mundiales de navegación basada en la performance” para incorporar “pistas visuales con operaciones comerciales” en los objetivos de la resolución. Con este fin, era necesario implementar proyectos similares en más aeropuertos y más regiones, y el siguiente paso natural sería hacer el próximo proyecto en un aeropuerto de la Región NAM/CAR.

Proyecto de fortalecimiento AIG en SAM (IP/03)

2.6 El Mecanismo de Cooperación Regional AIG de SAM (ARCM) informó que se han iniciado las siguientes actividades para cumplir con la planificación de dicho proyecto:

- a) Solicitar a los Estados SAM que proporcionen 12 expertos AIG;
- b) Designación de dos especialistas para ayudar a Bolivia en la próxima actividad del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) (noviembre de 2021);
- c) coordinación de un curso inicial de investigación de accidentes solicitado por Bolivia;
preparación de asistencia a Guyana, Panamá, Perú, Suriname
- d) preparación de un curso de Reporting de Datos de Accidentes / Incidentes (ADREP) / Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Reportes de Accidentes e Incidentes (ECCAIRS) solicitado por Ecuador.

Asunto 3:

Coordinación RASG-PA/GREPECAS

Reunión de Coordinación de Equipos Técnicos RASG-PA & GREPECAS (NI / 04)

3.1 La Secretaría informó al ESC sobre los resultados de la primera reunión entre los equipos técnicos del RASG-PA y GREPECAS, que se llevó a cabo el 25 de marzo de 2021, con el objetivo de identificar más oportunidades de colaboración e intercambio de información que puedan beneficiar la toma de decisiones. y coordinación en beneficio de la seguridad, la capacidad de navegación aérea y la eficiencia a nivel regional.

3.2 A dicha reunión asistieron representantes de los siguientes equipos:

- a) Por el RASG-PA:
 - PA-RAST
 - SMRT

- b) Por el GREPECAS:
- Asociación Latinoamericana y del Caribe de Pavimentos de Aeródromos (ALACPA);
 - Comité Regional CAR / SAM de Prevención de Peligros para la Vida Silvestre y las Aves (CARSAMPAF);
 - Grupo de trabajo de escrutinio (GTE); y
 - Grupo de trabajo de análisis de datos (DAWG).

3.3 Durante la reunión, cada equipo técnico presentó sus funciones, objetivos y actividades dentro de su grupo regional, las fuentes de datos que utilizan para llevar a cabo el trabajo, los entregables, la participación de los diversos actores en los equipos y cómo los datos se lleva a cabo el proceso de análisis. Las presentaciones están disponibles en el siguiente enlace:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2021-grprasgpa.aspx>

Reunión plenaria consecutiva de RASG-PA y GREPECAS (NE/04)

3.4 La Secretaría hizo referencia al mandato de la OACI para que el Grupo Regional de Planificación e Implementación (PIRG) y los RASG celebren reuniones plenarias consecutivas anuales, con el fin de mejorar la participación de los Estados y permitir la presentación de informes anuales al Consejo.

3.5 Para cumplir con este mandato, la Secretaría necesitaría primero enmendar el Manual del RASG-PA para incluir las reuniones plenarias consecutivas anuales, a diferencia de su práctica histórica de realizar una reunión plenaria cada tres años; y realizar una adecuada planificación y coordinación con GREPECAS para asegurar resultados satisfactorios.

3.6 La Reunión apoyó la propuesta de la Secretaría pero se hicieron algunas consideraciones importantes, primero para tener en cuenta que el RASG-PA y GREPECAS son grupos independientes que necesitan sostener la gran coordinación y colaboración actuales, pero manteniendo sus propias agendas alineadas con sus respectivas objetivos.

3.7 Además, también se señaló que para obtener mejores resultados y una mayor participación, la Reunión debería tener lugar después de la Conferencia de Alto Nivel sobre Covid-19 (HLCC 2021). Las fechas programadas para 2021 para estas reuniones fueron la última semana de octubre después de la HLCC.

3.8 A tal efecto, la Reunión aprobó las siguientes Decisiones:

DECISION RASG-PA ESC/36/D2	ENMIENDA DLE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL RASG-PA PARA INCORPORAR LAS REUNIOES ANUALES
<p>Qué:</p> <p>Que la Secretaría enmiende el Manual de Procedimientos del RASG-PA antes del 21 de julio de 2021 según sea necesario y lo apruebe mediante el mecanismo de vía rápida, para indicar la frecuencia anual de las reuniones plenarias consecutivas a las reuniones plenarias del GREPECAS para facilitar la coordinación y lograr el uso eficiente de los recursos.</p>	<p>Expected impact:</p> <p><input type="checkbox"/> Political / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Economic</p> <p><input type="checkbox"/> Environmental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.</p>

Porqué: Para cumplir con el contenido de los Términos de referencia desarrollados por el Consejo de la OACI para los RASG y PIRG.	
Cuándo: 21 de julio 2021	Estado: Válida
Quién: <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input type="checkbox"/> PA-RAST Cochairs <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM (Secretariat) <input checked="" type="checkbox"/> ICAO NACC <input type="checkbox"/> SMRT Coordinator	Javier Puente/Sereya Schotborgh/Ruben Lino

DECISION RASG-PA ESC/36/D3	ESTRUCTURA DE LA REUNION PLENARIA DEL RASG-PA
Qué: Que la Secretaría comience a planificar la Undécima Reunión Plenaria del RASG-PA y la coordine de manera consecutiva con la Decimonovena Reunión Plenaria del GREPECAS, al menos 90 días antes de la Reunión Plenaria, la cual tendrá el propósito de discutir, comentar y aprobar los contenidos de la el informe anual del RASG-PA presentado al Consejo de la OACI. Para ello, se considerará la agenda provisional presentada en el Apéndice B de la NE / 04, la cual está armonizada con el contenido del informe anual.	Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué: Para cumplir con el contenido de los Términos de referencia desarrollados por el Consejo de la OACI para los RASG y PIRG.	
Cuándo: La agenda estará disponible para la aprobación del ESC por lo menos 90 días antes de la reunión.	Estado: Válida
Who: <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input type="checkbox"/> PA-RAST Cochairs <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM (Secretariat) <input type="checkbox"/> ICAO NACC <input type="checkbox"/> SMRT Coordinator	Javier Puente/Sereya Schotborgh/Ruben Lino

Asunto 4:

Otros asuntos

Runway Safety Teams in the Pan-American Region (WP/05)

4.1 La Secretaría presentó la NE/05 para informar el estado de implementación de los Equipos locales de seguridad operacional en la pista en la Región Panamericana y recomendar acciones adicionales por parte del RASG-PA para promover su implementación.

4.2 A pesar de los esfuerzos realizados por la OACI y Organismos Internacionales (como LACAC, FAA, IATA, ACI, CANSO, IFALPA entre otros) en el desarrollo de material de orientación y conducción de Go Teams, organización de seminarios/talleres y reuniones virtuales, hay algunos Estados que han implementado ningún RST en sus aeródromos internacionales. Además, algunos Estados no tienen el requisito de que los explotadores implementen dicho mecanismo, como parte de un Programa estatal de seguridad operacional en la pista y de conformidad con la implementación de los procedimientos de la OACI (según PANS Aeródromos, Capítulo 8). Además, la mayoría

de los Estados que no han implementado RST en sus aeródromos internacionales tampoco han publicado diferencias significativas en el AIP según las disposiciones del Anexo 15 de la OACI.

4.3 También se mencionó que las Oficinas NACC y SAM de la OACI han desarrollado una lista de verificación para apoyar a los Estados en la implementación del RST y para evaluar la eficiencia de estos equipos, y que la OACI también está trabajando en una actualización de la Metodología Go-Team de seguridad operacional en la pista para permitir misiones remotas de RS Go Teams. Debido a su impacto en la seguridad y los costos de implementación relativamente bajos, la Secretaría del RASG-PA cree que los números de RST deben aumentarse.

4.4 La Secretaría solicitó al ESC que respalde la siguiente Conclusión para apoyar la implementación del RST en Panamerica, mediante la recopilación de datos de los Estados para preparar un plan de implementación regional.

CONCLUSION		APOYO A LA IMPLMNTACION DE RSTs	
RASG-PA ESC/36/C1			
Qué:	Que las Oficinas Regionales NACC y SAM distribuyan la Lista de Verificación RST (formulario en Apéndice A de la NE05) a sus Estados, para que puedan completar la información correspondiente a la columna "Fecha límite", y luego la Secretaría pueda proponer un proyecto que permita la implantación de RST en todos los aeródromos internacionales para 2023.	Expected impact:	<input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué:	La seguridad en la pista sigue siendo una de las categorías de incidentes de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional. La implementación de RST proporciona un enfoque sistémico para la seguridad de la pista y la estrategia para evitar colisiones.		
Cuándo:	States to provide feedback by 1 September 2021	Estado:	Válida
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM (Secretariat) <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> Others: Organizations that are part of the RSP	Jaime Calderón – NACC Fabio Salvatierra - SAM	

Garantía de seguridad de las operaciones de asistencia en tierra durante y después de COVID-19 (NE/06)

4.5 IATA presentó un documento relacionado con la Auditoría de seguridad de IATA para operaciones en tierra (ISAGO) y cómo apoyó la seguridad de las operaciones a pesar de la pandemia. El documento describe cómo IATA logró mantener el programa en funcionamiento a través de circunstancias atenuantes derivadas de la pandemia.

4.6 También hizo referencia al Webinar de *Ground Handling* para la Región SAM organizado por la Oficina Regional SAM de la OACI en abril de 2021, donde se presentó la asociación del programa ISAGO con el Doc 10121 de la OACI. Los detalles pueden ser encontrados aquí:

<https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2021-RLA06901-GHANDLING>

4.7 La Reunión acogió con agrado el documento y discutió cómo este programa podría apoyar las actividades del PA-RAST relacionadas con las incursiones en la pista, y cómo también podría relacionarse con los esfuerzos de implementación de los equipos de seguridad operacional en la pista.

Conferencia de alto nivel sobre COVID-19 (NI/05)

4.8 La Secretaría presentó la NI / 05 para informar a la Reunión sobre la próxima Conferencia de Alto Nivel sobre COVID-19, cuyo tema provisional sería “Una visión para la recuperación, resiliencia y sostenibilidad de la aviación más allá de la pandemia mundial”. La HLCC 2021 abordará varios elementos relacionados con COVID-19 bajo un solo paraguas, reemplazando la Tercera Conferencia de Seguridad de Alto Nivel (HLSC 2021) originalmente planeada, la Conferencia de Facilitación de Alto Nivel (HLFC 2021) y el evento de Alto Nivel previsto por el Grupo de Trabajo de Recuperación de la Aviación del Consejo (CART) tenía como objetivo fortalecer los compromisos de los Estados para liderar la recuperación de la pandemia.

Estado financiero de RASG-PA (NI/06)

4.9 La Reunión tomó nota del estado financiero actualizado del RASG-PA presentado por la Secretaría.
