**Resumen de Teleconferencia #1**

**Paquete de trabajo #1 (PT01): Mecanismos de Efectividad**

**Proyecto de Soporte a la Implementación de RST CARSAM**

## Fecha y Hora de Reunión

Fecha: 03 de noviembre de 2022 - 1000 hrs Lima

Reunión Virtual vía MS Teams

## Motivo de la reunión

* Reunión inicial para conocer al equipo y los alcances del paquete de trabajo #1 (PT01) del proyecto de soporte a la implementación de RST para las regiones CAR y SAM del RASGPA.

## Agenda propuesta

1. Introducción de participantes
2. Introducción del paquete de trabajo (OACI)
3. Sesión de “lluvia de ideas” sobre la modalidad de trabajo
4. Revisión de lo que tenemos
5. Conclusiones y selección de próxima sesión.

## Participantes

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nombre** | **Sigla** | **Organización/Estado** | **Email** |
| Eduardo Alvarez | EA | ARG – ANAC | [edalvarez@anac.gob.ar](mailto:edalvarez@anac.gob.ar) |
| Lazaro Neves | LN | BRA – ANAC | [lazaro.neves@anac.gov.br](mailto:lazaro.neves@anac.gov.br) |
| Matheus Araujo | MA | BRA – ANAC | [matheus.araujo@anac.gov.br](mailto:matheus.araujo@anac.gov.br) |
| Victor Mitjaew | VM | CHL - DGAC | [vmitjaew@dgac.gob.cl](mailto:vmitjaew@dgac.gob.cl) |
| David Almeida | DA | ACI LAC | [david.almeida@quiport.com](mailto:david.almeida@quiport.com) |
| Maria Elena Sandoval | MES | ACI LAC | [mesandoval@aci-lac.aero](mailto:mesandoval@aci-lac.aero) |
| Fabiana Todesco | FT | ICAO NACC | [FTodesco@icao.int](mailto:FTodesco@icao.int) |
| Fabio Salvatierra | FS | ICAO SAM | [Fsalvatierra@icao.int](mailto:Fsalvatierra@icao.int) |
| Rodrigo Ribeiro | RR | ICAO SAM | [rribeiro@icao.int](mailto:rribeiro@icao.int) |

## Asunto tratados

* FS inicia la reunión haciendo una presentación general del proyecto y explicando el paquete de trabajo 01, el cual se espera que resulte en el entregable D2: Mecanismo de Efectividad.
* FS comentó que en varios Estados y Aeropuertos de las Regiones CAR y SAM existen Equipos de Seguridad en Pista implementados, sin embargo, la retroalimentación de usuarios y actores del sector indican que muchos de estos grupos no son efectivos en su rol. Actualmente no existe un mecanismo **armonizado global ni regionalmente** para medir o evaluar la “efectividad” del cumplimiento del rol de un RST.
* No obstante, se comentó que algunos Estados cuentan con mecanismos propios que pudieran adoptarse o adaptarse para uso de la Región.
* FS comentó que este grupo tiene como objetivo preparar un mecanismo o instrumento (encuesta, test, lista de verificación, u otro a ser definido) que pueda evaluar si un equipo de seguridad operacional en la pista es efectivo. Esta efectividad se determina en la medida que el RST pueda cumplir su rol de llevar a cabo un proceso colaborativo, cuyo principal objetivo es elaborar un plan de acción de seguridad operacional en la pista que identifique y haga frente a los problemas de seguridad operacional mediante la eficaz identificación de los peligros y mitigación de los riesgos.
* LN: comenta acerca de la experiencia de la efectividad en Brasil. Iniciando con GRU, continuando con BSB, y luego resto de aeropuertos. A pesar de su implementación, si encuentran problemas de medir la efectividad.
* RR: comenta sobre la CA del RST del SRVSOP, así como de lo que está en el PANS Aerodromos. Se están cambiando requisitos en el LAR AGA incluyendo el establecimiento de RST.
* FT: comenta la necesidad y oportunidad de involucrar colegas de NAM y/o de CAR. Comenta también la disposición de recursos de la FAA que podrían utilizarse en caso de ser necesarios para este trabajo.
* LN pregunta si hay datos de incursión de pistas? Ya que el RST debería atenderlos, por lo que es necesario incluir en el análisis.
* VM: Es necesario que el mecanismo se evalúe su efectividad en la medida que esté relacionado con un aumento medible de seguridad operacional.
* LN: Comenta que en Brasil hay datos de incursiones, pero no hay confianza en estos datos en el encuadramiento de la severidad, debido a múltiples interpretaciones de la especificación de la severidad es un problema para identificar las incursiones de pista. Quienes incluyen los temas de incursiones usualmente es el ATC, entonces, ellos deben estar familiarizados con el sistema RISK y la severidad de las incursiones. Otra cuestión comentada es la identificación de HOT SPOTS.
* DA comenta la experiencia desde el punto de vista de operadores aeroportuarios, tanto en Quito como en otros aeropuertos, donde efectivamente, hay RST’s que solo se reúnen para cumplir con la normativa nacional, pero lamentablemente no llevan a cabo un proceso de identificación de peligros, evaluación de riesgos e implementación de medidas de mitigación.
* FS comenta al grupo

## Plan de acción

Luego de una breve lluvia de ideas, se identificaron las siguientes acciones:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Acción** | **Ejecutor** | **Fecha tope** | **Estatus** |
| 1. Recopilar información, datos, y otros recursos relacionados con otros mecanismos de efectividad disponibles por otros Estados, regiones, industria, etc. | Todos | 01 dic | Abierta |
| 1. Elegir un relator o punto focal del grupo | Todos | 01 dic | Abierta |
| 1. Identificar puntos focales en CAR y NAM para apoyo del grupo | ICAO NACC | 01 dic | Abierta |
| 1. Preparar portal web y grupo en TEAMS para organizar los equipos | ICAO SAM | 25 nov | Abierta |
| 1. Preparar documentos de proyecto, incluyendo Work Package | ICAO SAM  ICAO NACC | Continuo | Abierta |
| 1. Compartir presentación en español del proyecto | ICAO SAM | 8 nov | Completada |

## Próxima Reunión

**Jueves 01 de diciembre de 2022 (por confirmar)**

-----