



ICAO

# INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

A UN SPECIALIZED AGENCY



# Proyecto de Soporte a la Implementación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista CARSAM

---

Preparado por:

Fabio Salvatierra

OACI SAM Oficial Regional AGA

Gerente de Proyecto

## Descripción General de la Presentación

---

01

Antecedentes

02

Motivación

03

Objetivos y Entregables

04

Beneficios Esperados

05

Organización del Proyecto

06

Preparación RST de los Estados

# 01

## Antecedentes



## Antecedentes

- La Resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI sobre seguridad operacional en la pista instó a los Estados a tomar medidas para mejorar la seguridad operacional en pista, incluido el establecimiento de programas de seguridad operacional en pista utilizando un enfoque multidisciplinario.
- En mayo de 2021, la Reunión del Comité Ejecutivo del RASG-PA #36 (ESC/36) adoptó la Conclusión ESC/36/C1, que instó a las Oficinas Regionales NACC y SAM a distribuir la Lista de Verificación del RST a sus Estados, para recopilar información a fin de que la Secretaría proponga un proyecto que permite la implementación de RST en todos los aeródromos internacionales para 2023.
- En noviembre de 2021, el Plenario del RASG-PA solicitó al ESC del RASG-PA que se coordine con la Secretaría el desarrollo de actividades y/o proyectos para fortalecer la implementación de los Equipos de seguridad operacional en la pista (RST);
- En mayo de 2022, RASG-PA ESC/37 adoptó la conclusión C3 para apoyar el Proyecto de Apoyo a la Implementación RST CAR & SAM, con el fin de tomar acciones para promover la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad operacional en pista en aeródromos internacionales CAR & SAM seleccionados.



## Basado en datos

Como condición en la Conclusión, el Plenario de RASG-PA solicitó que la identificación de aquellos Estados/Aeródromos donde se llevarán a cabo proyectos y actividades para apoyar la implementación y mantenimiento de RST se debe justificar con base a datos, de tal manera que dichos aeródromos se priorizan donde tiene más sentido tener estos equipos.



# 02

## Motivación



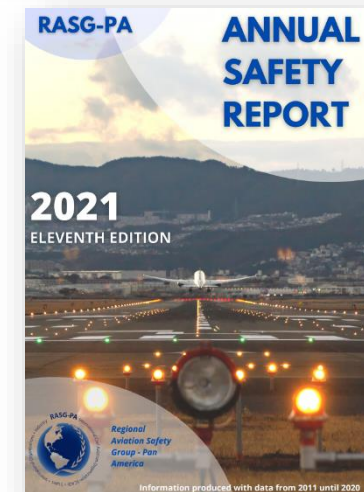
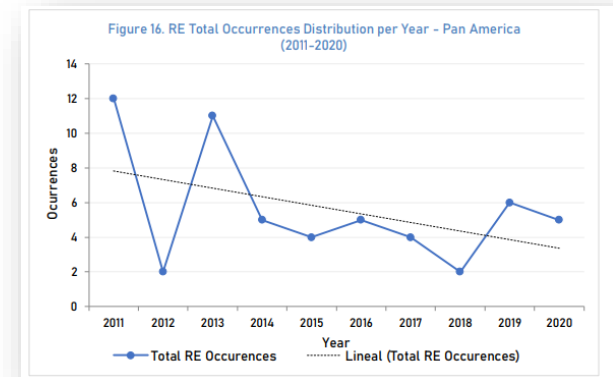


- La seguridad en pista sigue siendo una de las categorías de incidentes de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional y panamericana.
- La implementación del RST proporciona un enfoque sistémico para la seguridad en pista y la estrategia para evitar colisiones.



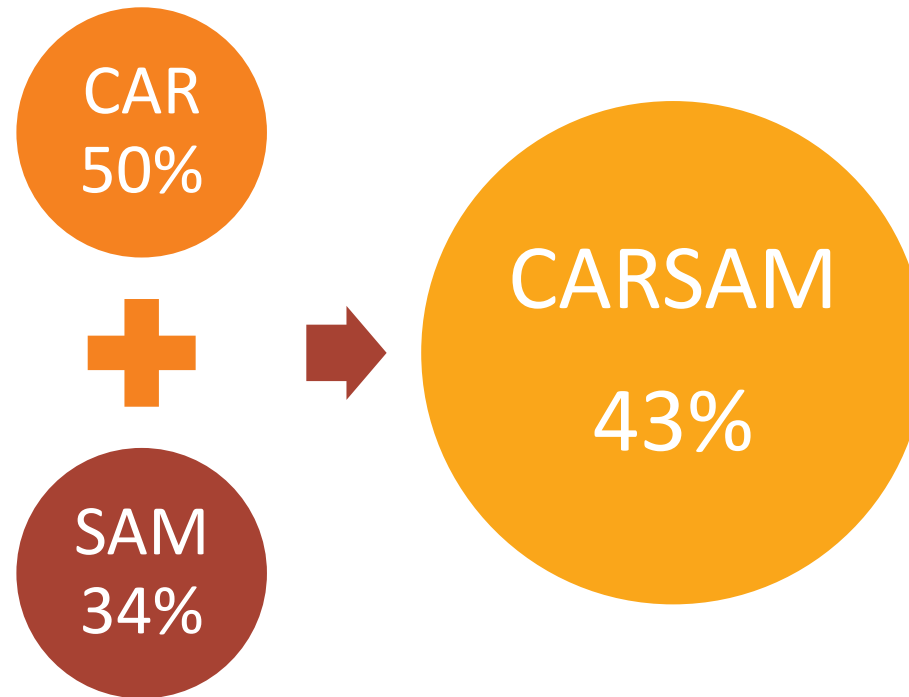
## Declaración del Problema

- La seguridad en la pista (excursiones/incursiones en la pista) sigue siendo *una de las principales categorías de ocurrencia de alto riesgo*, siendo las Excursiones en pista una de las más significativas en la Región PA.
- De acuerdo con la 11.ª edición del ASR de RASG-PA, los factores que contribuyen a las RE incluyen la gestión de la seguridad (29 %), las instalaciones aeroportuarias (33 %) y la acción de frenado deficiente de las pistas/calles de rodaje contaminadas (29 %), que generalmente se abordan bajo el paraguas de las políticas locales RST.
- Si bien la implementación del RST local se considera una solución rentable para mitigar la ocurrencia de incursiones y salidas de pista (y una parte integral del SMS del operador del aeródromo), en las Regiones CAR y SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente bajo.
- *Asegurar la efectividad de los aeropuertos implementados: Además, algunos Estados y explotadores de aeródromos informan la implementación del RST, pero no pueden demostrar que el RST es activo y efectivo, o que sigue las recomendaciones internacionales y de la OACI, con resultados tangibles y resultados para reducir los riesgos de seguridad operacional en pista.*



## Estado Actual

Implantación de RST en aeródromos internacionales de las Regiones CAR y SAM



# 03

## Objetivos y Entregables



# Objetivos

## Objetivo Específico 1

Apoyar la implementación de RST en aeródromos internacionales seleccionados que no hayan implementado RST para finales de 2025.

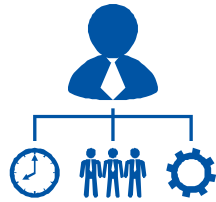
## Objetivo Específico 2

Establecer un mecanismo de notificación e indicadores para garantizar que los RST ya implementados en aeródromos internacionales seleccionados sean efectivos para mitigar los riesgos de seguridad operacional en pista para finales de 2025.



Objetivo Principal: ***“Establecer e implementar RST locales efectivos en aeródromos internacionales seleccionados para 2025”***

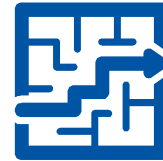
## Entregables del Proyecto



Gerente de Proyecto



D1: Plan de Implementación del RST



D2: Mecanismo de Efectividad



D3: Repositorio de Proyectos



D4: Go-Teams



D5: Entrenamiento en RST



D6: Priorización basada en datos



Resultado: RST efectivos

# 04

## Beneficios Esperados



# Beneficios Esperados



BENEFITS



Reducción de eventos relacionados con la seguridad en pista (incidentes y accidentes) mediante mecanismos de gestión de riesgos



Promover el CAPEX relacionado con la seguridad en los aeródromos



Incremento en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI para la seguridad operacional en la pista



Menores costos de incidentes/accidentes relacionados con la seguridad y reducción potencial de los costos de seguros

# Criterios de aceptación

(A ser revisada)



Medición de implementaciones RST a través de encuestas (puntuación superior a 90) y estado de CRACIP



Resultados tangibles de la implementación de los planes de acción de la RST



Identificación, eliminación y promulgación de “puntos calientes” en aeródromos seleccionados



Reducción de sucesos relacionados con la seguridad en pista

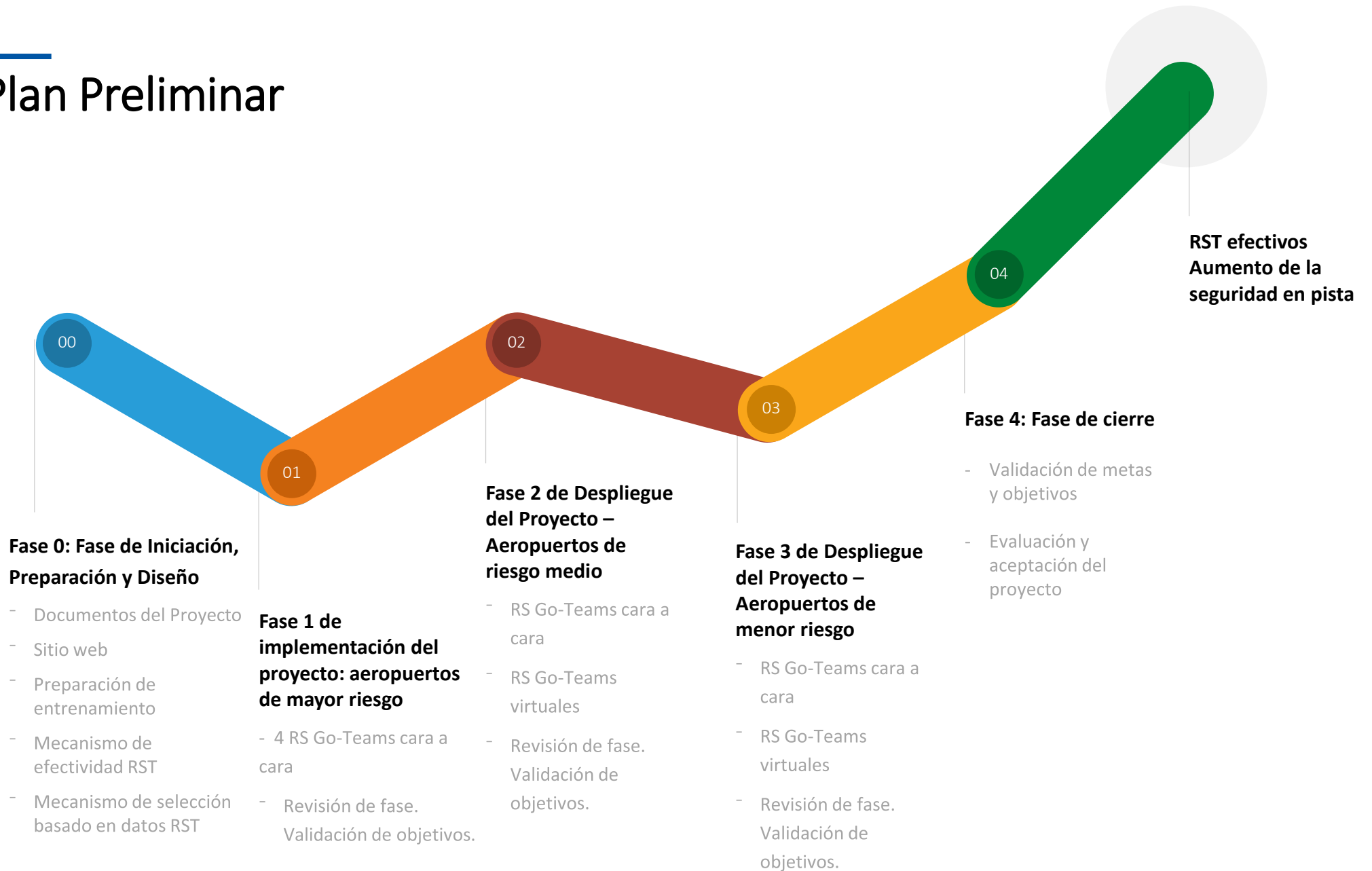


# 05

## Organización del Proyecto



# Plan Preliminar



## Organización del equipo del proyecto

<b>Patrocinador de proyecto:</b>	<b>Responsable de:</b>
Plenaria del RASG-PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dicta el Mandato del Proyecto y asigna la Junta de Proyecto.</li> <li>- Delega autoridad a la Comisión del Proyecto sobre las decisiones del Proyecto</li> </ul>
<b>Comisión del Proyecto:</b>	<b>Responsable de:</b>
ESC RASG-PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable del éxito o fracaso del proyecto.</li> <li>- Proporcionar una dirección unificada al proyecto y al Gerente de proyecto..</li> <li>- Apoya la provisión de recursos y autoriza el uso de fondos para el proyecto.</li> <li>- Brindar apoyo visible y sostenido al Gerente de proyecto.</li> <li>- Asegurar una comunicación efectiva dentro del equipo del proyecto y con las partes interesadas externas.</li> </ul>
<b>Gerente de Proyecto:</b>	<b>Responsable de:</b>
Secretaría del RASG-PA <ul style="list-style-type: none"> <li>• NACC RO/AGA (Región CAR)</li> <li>• SAM RO/AGA (Región SAM)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de la gestión diaria del proyecto en nombre de la Comisión del Proyecto</li> </ul>
<b>Miembros del Equipo:</b>	<b>Responsable de:</b>
Lider del Proyecto	Reportar al PM y dar seguimiento a las actividades del proyecto bajo su área de responsabilidad
PoC Asignado por el Estado	Reportar al PM y dar seguimiento a las actividades del proyecto bajo su área de responsabilidad
Miembros del equipo: SME's para diferentes paquetes de trabajo	Reportar a TL y dar seguimiento a las actividades del proyecto bajo su área de responsabilidad

# Controles del proyecto

*Procesos anticipados para monitorear y garantizar el progreso del trabajo, que incluyen: informes de estado y frecuencia, reuniones de revisión (incluido quién y cuándo), métodos y herramientas de seguimiento*



Informes (frecuencia por definir) y reuniones de revisión



NE sobre reuniones RASG-PA y ESC



Sitio web, tableros de control, intercambio de correo electrónico

# 06

## Preparación RST de los Estados





Se propone la medición de 7 hitos, similar al proyecto GRF.

La medición será realizada por Estado y será reportada a través de los mecanismos acordados en el proyecto.

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
GRUPO REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PAN AMÉRICA (RASGPA)**

**NOMBRE DEL ESTADO**

**Plan/progreso de implementación de Equipos de Seguridad Operacional en la pista (RST)**

ID	ACCIÓN	ENTIDAD	FECHA OBJETIVO <sup>1</sup>	COMENTARIOS
RST 1	Revisar las disposiciones actuales del Capítulo 8 de los PANS de la OACI para asegurar su inclusión en las disposiciones / procedimientos nacionales.	AAC <sup>2</sup>		
RST 2	Designar un punto focal para coordinar las actividades de implementación a nivel nacional.	AAC	01/Sep/21	
RST 3	Identificar un puntos focal en cada aeródromo internacional para la implementación del equipo local de seguridad operacional en la pista.	AAC, Aeropuerto		
RST 4	Efectuar un Análisis de brechas para identificar necesidades de apoyo en su implementación (por ejemplo, <u>Go-Teams</u> de seguridad operacional en la pista, asistencia, material de orientación, etc.)	AAC, Aeropuerto		
RST 5	Implementación en cada aeródromo internacional	Aeropuertos (principal), ANSP <sup>3</sup> , operadores de aeronaves, AAC	01/Sep/23	Incluir fechas tentativas para cada aeródromo internacional según lo informado en Plan Regional CARSAM que no exceda el 01-Sep-23
RST 6	Evidencia de implementación (plan de acción, actas de reuniones, términos de referencia según PANS AGA)	AAC		
RST 7	Informes de KPI a RASGPA y OACI	Punto Focal Nacional		

<sup>1</sup> Las fechas objetivo son solo indicativas y deben ser reemplazadas por fechas realistas por cada Estado

<sup>2</sup> Autoridad de Aeronáutica Civil o equivalente

<sup>3</sup> Proveedor de servicios de navegación aérea

# ¿Próximos pasos?







---

Thank You!