**Resumen de Teleconferencia #2**

**Soporte a la Implementación de RST en la Región SAM**

## Fecha y Hora de Reunión

Fecha: miércoles 29 de septiembre de 2022 (10:00 am – 11:00 am Hora de Lima)

Reunión Virtual vía MS Teams

## Motivo de la reunión

* Seguimiento del proyecto de soporte en la implementación de RST (Runway Safety Teams o Equipos de Seguridad en la Pista) para las Regiones CAR & SAM bajo el RASGPA (Regional Aviation Safety Group Pan-Americas)

## Agenda propuesta

* Asunto 1 – Presentación de estatus actual del proyecto y resumen de reuniones pasadas – OACI – 5 minutos
	+ Propuesta de grupo de tarea para analizar mecanismo de efectividad
	+ Solicitud de captura de datos
		- Longitud de pistas
		- Incidentes recientes
	+ Propuesta de mecanismos de compartición de experiencias
	+ Grupo de trabajo ACI-LAC
* Asunto 2 – Presentación de avances de cada Estado – Punto Focal de cada Estado SAM – 3 minutos por Estado
* Asunto 3 – Propuestas, retos y oportunidades – 10 minutos
* Asunto 4 – Otros asuntos – 5 minutos

## Participantes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ARG | Eduardo Alvarez |  | PAN | Abdiel Guardia |
| BOL | No asistió - Presentó excusas |  | PRY | No asistió |
| BRA | Lazaro Luiz Neves |  | PER | Milwar Tejada |
| CHL | Victor Mitjaew |  | URY | Pablo Cortes |
| COL | Ricardo Aguirre |  | VEN | No asistió - Presentó excusas |
| ECU | No asistió |  | OACI | Fabio SalvatierraEva RamirezFabiana Todesco (invitada NACC) |

## Asunto 1 – Estatus actual del proyecto y estatus (OACI)

1. Presentación general sobre los RST

La Secretaría realizó una presentación general sobre el estatus del proyecto RST bajo el RASGPA. Se conversó acerca de los principales entregables del proyecto:

| **#** | **Nombre del entregable** | **Descripción** |
| --- | --- | --- |
| D1 | Plan de implementación del RST por Estado | Plan de implementación por Estado según hitos acordados **(RASG-PA ESC/35/C1).** |
| D2 | RST Mecanismo de efectividad | Herramienta de monitoreo (por determinar) para medir los entregables de RST para garantizar que sea activo y efectivo según la orientación de la OACI. |
| D3 | Repositorio de proyectos/lugar de trabajo | Sitio web del proyecto para apoyar las comunicaciones y un repositorio de mejores prácticas y material de orientación para apoyar la implementación de RST. |
| D4 | Go-Teams de seguridad en pista (informes) | Tanto virtual como presencial, en función de las necesidades identificadas por el proyecto. |
| D5 | Formación específica sobre Equipos de Seguridad en Pista | Basado en la orientación de la OACI, capacitación virtual para el establecimiento y efectividad de los RST. |

De estos entregables, la reunión de seguimiento mensual tratará sobre el entregable D1, mientras que se hizo una propuesta de creación de grupo de tarea para analizar mecanismos de efectividad (entregable D2).  Se hace la consulta y quedan Brasil, Chile y Argentina como voluntarios para trabajar el tema.

La Secretaría comentó que se realizará un contacto aparte con este grupo para iniciar los trabajos, no obstante, otros Estados podrían sumarse en el futuro, incluyendo Estados CAR. Se prevé que el grupo sea pequeño para aumentar eficiencias.

Durante la reunión también se abordaron temas relacionados con la necesidad de un plan de acción en los RST, la diferencia y similitudes entre un RST y un CSO (comité de seguridad operacional del operador) y la problemática en el cálculo de severidad del tipo de incursiones, por motivos del uso del software para dicho fin. También Chile comentó acerca del monitoreo de incursiones en calles de rodaje.

Se comentó durante la reunión acerca de las partes interesadas participantes, destacando que el Estado no debería participar, y de participar debería ser en calidad de observador (dado que el RST es un proceso SMS responsabilidad del operador) pero lo que sí debe garantizar el Estado es que el operador implemente de manera efectiva el RST y se logren los resultados esperados. También se comentó que entre las partes interesadas podrían estar involucrados servicios de escala (ground handlers) pero que hay que cuidar de que la temática de la reunión se mantenga en la seguridad en pistas, dado que en algunos aeropuertos los servicios de escala operan en la pista pero en otros no. La idea fuerza es que los términos de referencia y participantes del RST **deben** ser quienes **operan** en la pista.

***Solicitud de captura de datos:***

La Secretaría comentó que estará solicitando información sobre estadísticas de longitudes de pistas de los principales aeropuertos de cada Estado, así como un resumen de incidentes recientes (relacionados en la pista). Esto para alimentar la base de datos del PA-RAST, de donde se estima se analizarán los datos para obtener la prioridad de implementación y asistencia.

***Grupo de Trabajo ACI-LAC***

Se comentó en la reunión que ACI LAC ha creado un grupo de trabajo específico para este tema y que sería conveniente invitar al relator de este grupo a la próxima reunión de RST. El grupo estuvo de acuerdo.

***Revisión de propuesta de Chile***

Chile realizó una propuesta de modificación de hitos, la cual explicó durante la Reunión. La Secretaría tomó nota de los mismos y analizará la conveniencia de modificación de los hitos actuales por la nueva propuesta, o en su defecto incluir dichas actividades como complementarias para el completamiento de hitos actuales.

## Asunto 2 - Seguimiento de Estados

| **Estado** | **Avance reportado a la TELECONFERENCIA #2** | **Progreso al 29 de septiembre 2022** |
| --- | --- | --- |
| Argentina | Argentina comentó acerca de la incorporación de provisiones RST al RAC 153 (armonizado con el LAR AGA), así como una circular de asesoramiento sobre RST. Al momento reportan los hitos RST 1 y 2 como implementados. Se valida como punto focal Sr. Eduardo Alvarez | 28.6% |
| Bolivia | Sin reporteCon respecto a la pasada encuesta de línea base, el Estado reportó el 100% de sus aeródromos internacionales con RST implementado y estaría a la espera de los mecanismos de validación de efectividad y los KPIs que se elijan para el intercambio de datos | 85.7% |
| Brasil | Brasil aprovechó la discusión para compartir su experiencia.  El RST está centrado en el plan de acción.   De acuerdo a este, se pone un objetivo para las reuniones ordinarias del RST ya que las extraordinarias tiene un objetivo específico.Los Aeropuertos tienen gran resistencia la implementación porque general costos.  Si se instala un RST sin plan de acción la probabilidad que no sea efectivo es muy grande. Por ello es importante el trabajo que se pueda realizar en un mecanismo de efectividad.Se compartió experiencia de proyecto piloto en Brasilia en: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/runway-safety/projeto-piloto-sbbr> | 60.1% |
| Chile | Chile comentó algunos detalles relacionados con la incorporación de requisitos RST al DAN-14-153, armonizado con el conjunto LAR AGA. Tambien comentó que se terminó e l trabajo de una circular de asesoramiento y se está estudiando la posibilidad de trabajar en una DAN (regulación) exclusiva para RST. Se comentó que ya se tienen puntos focales en los aerodromos designados, no solo en los internacionales (8) sino en toda la red primaria (16). Los equipos RST estan designados pero no “activados”.Comentó la necesidad de que se incorporen cursos y capacitación del SRVSOP en el tema. | 57.1% |
| Colombia | Sin reporte Colombia ha iniciado un proyecto piloto y conversaciones con el aeropuerto de Cartagena | 0.0% |
| Ecuador | Sin reporte | 42.9% |
| Guyana | Sin reporteCon respecto a la pasada encuesta de línea base, el Estado reportó el 100% de sus aeródromos internacionales con RST implementado y estaría a la espera de los mecanismos de validación de efectividad y los KPIs que se elijan para el intercambio de datos | 85.7% |
| Panamá | Panama reporta que su normativa nacional incluye provisiones de RST, y que ya se tiene implementado en MPTO, MPPA y en proceso en MPDA.  | 38.1% |
| Paraguay | Sin reporteCon respecto a la pasada encuesta de línea base, el Estado reportó el 100% de sus aeródromos internacionales con RST implementado y estaría a la espera de los mecanismos de validación de efectividad y los KPIs que se elijan para el intercambio de datos | 28.6% |
| Perú | Sin reporteCon respecto a la pasada encuesta de línea base, el Estado reportó el 100% de sus aeródromos internacionales con RST implementado y estaría a la espera de los mecanismos de validación de efectividad y los KPIs que se elijan para el intercambio de datos | 85.7% |
| Suriname | Sin reporte | 0.0% |
| Uruguay | Sin reporteCon respecto a la pasada encuesta de línea base, el Estado reportó el 100% de sus aeródromos internacionales con RST implementado y estaría a la espera de los mecanismos de validación de efectividad y los KPIs que se elijan para el intercambio de datos | 85.7% |
| Venezuela | Sin reporte | 42.9% |
| **AVG SAM** | **49.3%** |

## Plan de acción

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Acción** | **Ejecutor** | **Fecha tope** | **Estatus** |
| Llenado y remitir tabla de implementación a la OACI | Estados que no han llenado tabla | Lo antes posible | Abierta |
| Evaluar la propuesta de Chile  | Secretaría | Lo antes posible | Abierta |
| Reunión inicial de grupo de tarea sobre entregable D2 | Secretaría, en conjunto con ARG, BRA, CHL | Telecon 3 | Abierta |
| Solicitud de informaciones estadísticas sobre longitud de pistas e incidentes | Secretaría | Noviembre 2022 | Abierta |
| Invitación a relator ACI-LAC a próxima reunión | Secretaría | Telecon 3 | Abierta |

## Próxima Reunión

**27 de octubre de 2022 (por confirmar)**

## Apéndice 1 – Línea base de implementación de RST en la Región SAM y estatus actual

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ICAO SAM Regional Office list of Runway Safety Teams\* at International Aerodromes\*\*** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **State**  | **No. of Intl. aerodromes CAR/SAM ANP Vol. II** | **RST Implemented\*** | **% RST in the State****(baseline 13-Apr-22)** | **RST Implemented\* (this meeting)** | **% RST in the State****(this meeting)** |
| Argentina | 16 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Bolivia | 3 | 3 | 100% | 3 | 100% |
| Brazil | 29 | 16 | 55% | 16 | 55% |
| Chile | 8 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Colombia | 11 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Ecuador | 4 | 1 | 25% | 1 | 25% |
| French Guiana | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Guyana | 2 | 2 | 100% | 2 | 100% |
| Panama | 6 | 1 | 17% | 2 | 33% |
| Paraguay | 2 | 2 | 100% | 2 | 100% |
| Peru | 8 | 8 | 100% | 8 | 100% |
| Suriname | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Uruguay | 2 | 2 | 100% | 2 | 100% |
| Venezuela | 11 | 0 | 0% | 0 | 0% |
|  |  |  |  |  |  |
| **Total** | **104** | **35** | **33.65%** | **36** | **34.62%** |
| *\* As reported by State to ICAO SAM RO* |  |  |  |  |
| *\*\* International aerodromes listed in the CARSAM Regional Air Navigation Plan* |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

-----