



# AVISO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

## RASG-PA - 6

**Junio  
2020**

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

---

### **Recuperación de la industria de la crisis del COVID-19**

#### **Áreas clave de seguridad operacional**

#### **1. Introducción**

1.1 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA) tiene el compromiso de promover un enfoque de colaboración para abordar los problemas clave de seguridad en la Región Panamericana, mediante un enfoque basado en datos, que involucre a todos los interesados en la aviación de la industria y el gobierno.

1.2 A medida que el mundo está a punto de iniciar la recuperación de los profundos impactos de la pandemia del nuevo coronavirus (COVID-19), el RASG-PA ha evaluado varias áreas clave de seguridad para monitorear de cerca el aumento del tráfico que se espera en los próximos meses.

1.3 Por lo tanto, a medida que se recopilan datos e información para monitorear tales áreas, el Grupo ha diseñado este documento para llamar la atención de todas las partes interesadas en la región, para monitorear cuidadosamente aquellas áreas que serán desafiadas durante este período. De esta manera, nuestra comunidad de aviación puede implementar medidas de seguridad adicionales según sea necesario, para garantizar el nivel de seguridad que hemos alcanzado.

#### **2. Áreas de seguridad operacional para monitorear durante la recuperación de la industria**

2.1 RASG-PA ha realizado una actualización de su estrategia a través de un análisis de las áreas de

riesgo de seguridad operacional de la aviación con base en datos regionales panamericanos. Como resultado, el grupo ha establecido un plan de trabajo basado en proyectos en el siguiente acuerdo:

- Categorías de alto riesgo (HRC), que incluyen áreas de niveles de seguridad conocidos o medidos:
  - Seguridad de pista (RS)
  - Vuelo controlado en terreno (CFIT)
  - Pérdida de control en vuelo (LOC-I)
  - Colisión en el aire (MAC)
- Categorías de Riesgo Adicionales (ARC), para las cuales el grupo está desarrollando iniciativas nuevas y específicas de mejora de la seguridad operacional:
  - Resultados de aproximación frustrada
  - Configuraciones erróneas de aeronaves
  - Desalineamientos de superficie
  - Clima severo

2.2 Durante tales debates, el Equipo Panamericano de Seguridad Aérea de la Aviación (PA-RAST) implementó un proceso de identificación de escenarios, a través del cual se seleccionaron áreas claves de atención, desde una perspectiva de seguridad de la aviación, que estarán muy estresadas durante el período de recuperación de la pandemia de COVID-19. La siguiente lista contiene las áreas de riesgo en las que los problemas de seguridad pueden volverse más frecuentes:

- Factores de cargamento para despacho y configuración final de aeronaves:
  - Cuestiones de seguridad derivadas de la carga promedio diferente de la aeronave, el rendimiento resultante de la aeronave y la configuración adecuada para el despegue y el aterrizaje.
- Estabilización en niveles no autorizados, grandes desviaciones de altura (LHD) y otros problemas relacionados con el rendimiento de la aeronave:
  - Como el rendimiento promedio de la aeronave puede cambiar en este período (debido al bajo peso / alto rendimiento), las tripulaciones y los controladores podrían tener que ajustar los criterios en consecuencia.
  - Los factores humanos (como el manejo de la fatiga, el tiempo de descanso y el estrés de las medidas de prevención de contagio) pueden jugar un factor en tales ocurrencias.

2.3 Por otro lado, el PA-RAST también ha identificado otras áreas clave como posibles fuentes de peligro, para las cuales muchas partes interesadas ya han preparado material de orientación o están siendo monitoreadas activamente. Por lo tanto, el RASG-PA recomienda que todas las partes interesadas de la aviación en la región deben tomarlas en cuenta para sus evaluaciones de seguridad durante el período de recuperación:

- Profesionales de la aviación (tripulaciones, ATCO, mantenimiento, rampa, servicio de

alimentación, etc.):

- Competencia del piloto: entrenamiento de vuelo, experiencia de vuelo reciente
- Adhesión y compatibilidad de procedimientos estándar (SOP, etc.) con exenciones y medidas temporales
- Factores humanos (gestión del riesgo de fatiga): rendimiento reducido del personal, adaptación del tiempo de servicio, apoyo del personal y estado de salud mental.
- Aerolíneas
  - Modificaciones de los procedimientos estándar (SOP) oportunas y coordinadas.
  - Competencia del piloto: entrenamiento de vuelo, experiencia de vuelo reciente.
  - Evaluación de la configuración no estándar (carga de la aeronave, umbrales desplazados, etc.)
- Mantenimiento e ingeniería:
  - gestión de flotas
    - Estacionamiento de flotas
    - Regreso de aeronaves a una condición aeronavegable
  - Programas de mantenimiento
- ANSP:
  - Rendimiento no estándar de la aeronave
  - Protocolos de atención y tiempo de servicio para controladores
  - Gestión del tráfico
  - Disponibilidad oportuna de NOTAM
- CAA DGAC:
  - Exenciones temporales durante la crisis
  - Supervisión compatible del sistema de aviación (evaluaciones específicas / remotas)
  - Cambios organizacionales (estrés financiero, fusiones , etc.)
  - Modificaciones de Procedimientos Standard (SOP) oportunas y coordinadas (cambios significativos en la naturaleza de las operaciones, subcontratación / tercerización, etc.)
- Infraestructura :
  - Número excesivo de configuraciones no estándar (umbrales desplazados, etc.)
  - Estacionamiento de aeronaves y sucesos en tierra

2.4 El PA-RAST puede proporcionar información adicional o encontrarla directamente en sitios web públicos, como por ejemplo:

- ACI and IATA: [Safely Restarting Aviation - ACI and IATA Joint Approach](#)
- ACSA: [Letters to States and Guidance Materials](#)
- Airbus: [First Magazine 2020 Edition](#)
- CANSO: [Ensuring continuity of ATS service globally provides essential guidance for the ATM industry on navigating the global COVID-19 pandemic](#)
- CADENA: [COVID-19 Limitations by ANSP](#)
- Flight Safety Foundation: [COVID-19 Crisis Resources](#)

- IATA: [Guidance for Managing Pilot and Licensing During COVID-19 Operations](#)
- IATA: [ATO-AOC Partnership including instructor provisioning white paper](#)
- ICAO: [DOC 10144 Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risks related to COVID-19](#)
- ICAO: [Council's Aviation Recovery Task Force \(CART\)](#)
- ICAO NACC: [COVID-19 Situation in the NAM/CAR region](#)
- ICAO SAM: [SAM Regional Aviation and COVID-19](#)
- IFALPA: [COVID-19 Resources](#)
- SRVSOP: [COVID-19 Guidance](#)
- US-CAST: A Reference List of Safety Elements to Monitor During a Period of Dynamic Change

### 3. Observaciones finales

3.1 Cualquier organización que implemente un Programa de monitoreo de datos de vuelo / Análisis de datos de vuelo (FDM o FDAP) debe conocer el impacto del escenario actual de los parámetros de datos recopilados. RASG-PA puede proporcionar una guía específica para la recopilación de los parámetros y umbrales adecuados. También se recomienda aprovechar la oportunidad para buscar la implementación o mejora de una perspectiva de informes no punitiva en los procesos FDM / FDAP.

3.2 RASG-PA, por lo tanto, alienta el intercambio de cualquier información producida por dichos programas (ya sea pública, restringida o en forma agregada / no identificada de datos, etc.), a través del proceso basado en datos del PA-RAST, por todas las regiones y organizaciones interesadas en colaborar en mejoras de la seguridad en la Región Panamericana. El RASG-PA buscará monitorear, en la medida de lo posible, cualquier indicador relacionado con la lista anterior de áreas de seguridad.

3.3 Para solicitar cualquier información adicional, comuníquese con el RASG-PA por correo electrónico ([rasg-pa@icao.int](mailto:rasg-pa@icao.int)) o visite el sitio web de RASG-PA en <http://www.icao.int/RASGPA/Pages/default.aspx>.

- FIN -