

**Trigésimo Cuarta Reunión del Comité Ejecutivo Directivo
del Grupo Regional de Seguridad Operacional de Pan América (RASG-PA ESC/34)
Teleconferencia**

Resumen de las discusiones

Fecha	28 y 29 de mayo de 2020
Ubicación	Teleconferencia
Apertura de la reunión	<p>Asistieron a la Reunión 44 participantes de 13 Estados y 11 Organizaciones Internacionales e industria (Ver Apéndice A).</p> <p>Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional SAM, dio la bienvenida a los participantes a la reunión y destacó la importancia de avanzar en los temas de la agenda, especialmente la aprobación del nuevo Manual de Procedimientos, para que el grupo esté listo para enfrentar los desafíos que va a traer el reinicio de las operaciones en la Región.</p> <p>Wagner de Souza, de ANAC Brasil, Copresidente en representación de los Estados, y Javier Vanegas, de CANSO, Copresidente en representación de la Industria y las Organizaciones Internacionales, mencionaron la importancia de esta teleconferencia para resolver algunos problemas relevantes que el grupo tiene estado discutiendo durante las últimas reuniones. También mencionaron la gran cantidad de participantes. Ambos Copresidentes moderaron las discusiones.</p> <p>El Sr. Rabbani se desempeñó como Secretario de la Reunión y contó con la asistencia del Sr. Javier Puente, Oficial Regional de Implementación de Seguridad de la Oficina Regional SAM.</p>
Items 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 tentativo para la reunión.</p>
Item de la agenda 1:	<p>Aspectos relacionados con el funcionamiento interno del RASG-PA</p> <p>Aprobación del Manual de Procedimientos del RASG-PA (NE/03)</p> <p>1.1 En virtud de la NE/03, la Secretaría presentó la nueva edición del Manual RASG-PA para consideración del Comité Directivo. Canadá comentó que tenían algunas observaciones menores al documento, y que se presentarían a la Secretaría.</p>

1.2 Se hicieron comentarios sobre el papel del Equipo de Monitoreo e Información de Seguridad Operacional (SMRT) que asumirá las responsabilidades del Equipo de Informe de Seguridad Operacional de la Aviación (ASRT). La Secretaría explicó que el número de participantes en el ASRT ha disminuido continuamente en los últimos años, y que el resultado ha sido constantes demoras en la publicación de los informes. Esta situación se identificó como una oportunidad para obtener una participación más activa de los Estados en el RASG-PA, y para dar un carácter más dinámico a las actividades del ASRT.

1.3 La Secretaría también aclaró que no existe conflicto de roles y responsabilidades entre el PA-RAST y el SMRT, ya que este último solo asume las responsabilidades del ASRT pero con una mayor frecuencia y visibilidad. También señaló que esta oportunidad de atraer a más Estados a las actividades del grupo, también podría utilizarse para fortalecer el PA-RAST en el futuro. Se mencionó que el SMRT hará un seguimiento e informará en función de los Indicadores de rendimiento de seguridad (SPI) determinados por el PA-RAST y las Oficinas regionales de la OACI, y no desarrollará su propio conjunto de indicadores.

1.4 Algunos participantes indicaron que sería apropiado revisar el contenido del manual una vez más. Los Copresidentes aceptaron la solicitud y pidieron a la Secretaría que redistribuya el Manual a los miembros y recopile comentarios hasta el 1 de junio de 2020. Una vez que se tengan en cuenta los comentarios, se enviará una versión actualizada del Manual al ESC para su endoso, y finalmente a los miembros de RASG-PA para su aprobación. Tanto el endoso como la aprobación se llevarán a cabo utilizando el proceso acelerado.

1.5 También se observó que una vez que se apruebe el Manual, será necesario actualizar los contenidos de la página web de RASG-PA para reflejar los cambios y la nueva información. ANAC Brasil ofreció apoyar las actividades de actualización del sitio web.

DECISION		Manual de Procedimientos del RASG-PA	
RASG-PA ESC/34/D1			
Que:	La Secretaría distribuirá la propuesta de Manual del RASG-PA y recibirá comentarios hasta el 1 de junio de 2020. La versión revisada del Manual se distribuirá al ESC por medio del proceso acelerado para su endoso, el 5 de junio de 2020.		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 asegurar que los miembros están de acuerdo con el contenido del Manual propuesto		
Cuándo:	Inmediatamente	Estado:	Válida
Quien:	<input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> PA-RAST <input checked="" type="checkbox"/> OACI SAM (Secretaría)		Javier Puente

Item de la Agenda 2:

Procesos de gestión de la seguridad operacional del RASG-PA

Estado de los proyectos del PA-RAST

2.1 El PA-RAST presentó un resumen de las reuniones PA-RAST 39 y 40. El equipo ofreció una descripción general de sus actividades relacionadas con las categorías de alto riesgo (HRC) y las categorías de riesgo adicionales (ARC). También proporcionó un estado actualizado de su programa de trabajo y calendario de reuniones futuras.

2.2 Se proporcionó a la reunión un resumen de cada proyecto HRC y ARC. Se adjunta una copia de la presentación como **Apéndice B** a este informe.

2.3 El equipo indicó que, de acuerdo con los datos, las principales prioridades actuales son el vuelo controlado contra el terreno (CFIT) y pérdida de control en vuelo (LOC-I), seguidas de excursiones en pista (RE) y colisiones en el aire (MAC).

2.4 *Flight Safety Foundation* sugirió que el PA-RAST considere también objetivos relacionados con accidentes sin fatalidades.

2.5 El PA-RAST solicitó el respaldo del ESC para el desarrollo de una nueva meta del RASG-PA para el próximo período (9-10 años), basado en el índice de riesgo de fatalidad, para ser considerado en la próxima Reunión del ESC. Los participantes aceptaron la solicitud.

2.6 El equipo solicitó a la reunión que apoyara el desarrollo de un Aviso de Seguridad del RASG-PA con respecto a las recomendaciones para la recuperación de la industria dentro el escenario COVID-19. El ESC respaldó la solicitud y pidió que un borrador del documento esté disponible a más tardar el 5 de junio de 2020.

DECISION		Meta del índice de riesgo de fatalidad	
RASG-PA ESC/34/D2			
Qué:	El PA-RAST determinará la nueva meta del índice de riesgo de fatalidad para el periodo de los próximos 10 años.		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 actualizar el valor del índice		
Cuándo:	Antes del ESC/35	Estado:	Válida
Quién:	<input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> PA-RAST <input type="checkbox"/> ICAO SAM (Secretariat)	Daniel Soares Santiago Saltos	

DECISION		Aviso de Seguridad Operacional COVID-19	
RASG-PA ESC/34/D3			
Qué:	El PA-RAST desarrollará un Aviso de Seguridad Operacional del RASG-PA con información sobre el COVID-19, que incluya las áreas sobre las cuáles el RASG-		Impacto esperado:
			<input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic

PA sugiere que los Estados tomen atención, durante la etapa de recuperación (instrucción, operaciones, infraestructura, ANSP y AACs); y las áreas que serán monitoreadas por el PA-RAST.	<input type="checkbox"/> Environmental <input type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué: Para difundir información sobre seguridad operacional relacionada al COVID	
Cuándo: 5 de junio de 2020	Estado: Valida
Quién: <input type="checkbox"/> States <input type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> PA-RAST Cochairs <input type="checkbox"/> ICAO SAM Office (Secretariat)	Daniel Soares Santiago Saltos

Estado de los proyectos PBN y FDAP (IP/01)

2.7 La Secretaría proporcionó una actualización sobre el estado de los proyectos PBN y FDAP. Con respecto al Proyecto FDAP, se informó que la propuesta fue revisada por el Grupo de Trabajo Específico de Registradores de Vuelo (FLIRECSWG) del Panel de Operaciones de Vuelo (FLTOPSP) de la OACI, que recomendó que no sería aconsejable la instalación del equipo en aeronaves existentes, y que el umbral propuesto debería elevarse entre 10 000 kg y 15 000 kg MCTOM. Estas recomendaciones serán enviadas por el FLIRECSWG a la próxima reunión de FLSOPSP en el segundo semestre de 2020.

2.8 En relación con el Proyecto PBN, se informó que la Aerocivil de Colombia ya desarrolló el procedimiento PBN para el aeropuerto de Guapi, pero que la codificación del procedimiento, así como la validación en el simulador de vuelo y la validación en vuelo aún están pendientes debido a las restricciones asociadas al COVID -19. Se espera que las actividades del proyecto continúen en la última semana de junio, si las condiciones lo permiten. El análisis de datos de vuelo, como parte del proyecto, seguirá siendo realizado por ATR. Una vez que se complete este primer proyecto piloto, se producirá y distribuirá un documento que contenga un estudio de costo-beneficio de tal manera que se aliente a otros Estados a implementar soluciones similares. Colombia y Brasil se comprometen a implementar PBN en, al menos, 4 aeropuertos visuales cada uno. La Oficina Regional NACC de la OACI también manifestó su interés en replicar el proyecto en su región.

Informe anual de seguridad operacional (WP/04)

2.9 La Secretaría presentó la Novena Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA para su revisión y aprobación. Explicó brevemente las dificultades a las que se enfrentó el Equipo de Informe de Seguridad Aérea (ASRT) durante los últimos años, y que el SMRT sería una gran oportunidad para clarificar las responsabilidades de este equipo.

2.10 La reunión acordó revisar el documento dentro de las próximas dos semanas, y proporcionar comentarios antes de su endoso por el ESC y la aprobación final por el RASG-PA.

DECISION		Reporte Anual de Seguridad Operacional	
RASG-PA ESC/34/D4			
Qué: La Secretaría distribuirá el Reporte Anual de Seguridad Operacional al ESC y recibirá comentarios hasta el 12 de junio de 20202. La versión revisada se distribuirá al ESC para su endoso por medio del mecanismo abreviado.		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 asegurar que los miembros están de acuerdo con el contenido del ASR			
Cuándo: Inmediatamente		Estado: Válida	
Quién: <input type="checkbox"/> States <input type="checkbox"/> ICAO <input type="checkbox"/> PA-RAST Cochairs <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM Office (Secretariat)		Javier Puente	

Coordinación GREPECAS y RASG-PA (NE/05)

2.11 La NE/05 se relaciona con la importancia de la coordinación estratégica de GREPECAS y RASG-PA en proyectos regionales relacionados con la implementación de GANP y GASP. El documento presenta actividades comunes entre los grupos y ofrece información sobre algunas oportunidades adicionales de mejora.

2.12 Se destacó que cada vez que se identifique una nueva iniciativa, para coordinar o iniciar un proyecto, esta deba basarse en datos debidamente validados, preferiblemente por dos o más fuentes y definir si corresponde al RASG-PA o al GREPECAS para mejorar la efectividad del trabajo de cada grupo regional.

2.13 Asimismo, para mejorar más esta coordinación, fue bienvenida la propuesta como se detalla en la sección 3 de la NE/05, que incluye la designación de puntos focales de coordinación de cada grupo regional que participen en ambos grupos regionales con el fin de dar seguimiento a los problemas.

2.14 Se informó que el GREPECAS está implementando un Grupo de Análisis de Datos, para tratar el enfoque en Eficiencia y Capacidad, y para proporcionar una perspectiva adicional basada en datos. Se aclaró que no surgirían duplicaciones de esfuerzos ni conflictos de intereses con el PA-RAST, ya que el nuevo equipo de GREPECAS no se ocuparía de los datos o análisis de seguridad operacional, pero que la estrecha colaboración de ambos equipos sería crucial.

2.15 Se mencionó que este nuevo equipo debería observar los acuerdos de confidencialidad de datos y tomar en consideración las lecciones aprendidas por el PA-RAST en el proceso de compartir y proteger datos confidenciales.

2.16 La reunión acogió con satisfacción la creación del nuevo equipo, apoyó el documento de trabajo que fomenta la coordinación con GREPECAS, ya que es una buena oportunidad para implementar soluciones, establecer mecanismos/estructuras e integrar esfuerzos para apoyarse mutuamente.

Agenda Item 3:

Otros asuntos

IP02: Situación financiera del RASG-PA

3.1 La Secretaría presentó el estado financiero actualizado de RASG-PA. Los colaboradores del grupo manifestaron que incluso en la situación actual creada por el COVID-19, están totalmente comprometidos con el RASG-PA y continuarán brindando apoyo financiero.

3.2 Se mencionó que, aunque no hay dudas acerca de la transparencia en el manejo de los recursos del grupo, el grupo puede beneficiarse de algunas pautas básicas con respecto al uso del presupuesto.

3.3 Se hicieron comentarios sobre el hecho que la mayor parte del presupuesto se usa para cubrir los gastos de viaje para las reuniones, y que sería una buena oportunidad para revisar cómo el grupo planea usar el presupuesto del próximo año. La Secretaría aclaró, sin embargo, que proyectos importantes como el Entrenamiento de Prevención y Recuperación de Trastornos (UPRT) y el Programa de Monitoreo de Datos de Vuelo (FDAP) fueron financiados con recursos RASG-PA, pero también reconoció que, bajo la estructura de trabajo actual del grupo, la mayoría de los recursos se utilizan para viajar.

3.4 La Secretaría recordó que durante los últimos años ha estado tratando de cambiar el enfoque basado en reuniones a un enfoque basado en entregables y basado en proyectos, y tratando de racionalizar la participación en reuniones y viajes, pero que este enfoque fue cuestionado; y comentó que esta situación COVID-19 representa una gran oportunidad para evaluar el camino a seguir.

3.5 La reunión acordó la necesidad de definir algunas pautas para el uso más eficiente del presupuesto del grupo. Los copresidentes anunciaron que se reunirán con las oficinas de NAAC y SAM de la OACI para crear un plan sobre el uso de los recursos financieros.

DECISION		RASG-PA plan de ejecución del presupuesto	
RASG-PA ESC/34/D5			
Qué: La Secretaría organizará una reunión virtual con los Copresidentes del RASG-PA y las Oficinas Regionales NACC y SAM para la discusión del desarrollo de un plan para la ejecución del presupuesto del RASG-PA, a ser presentado en la reunión ESC/35.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.	
Porqué:	Para disponer de guías para la ejecución presupuestaria		
Cuándo:	Before ESC/35	Estado:	Válida
Quién:	<input type="checkbox"/> States <input type="checkbox"/> ICAO <input type="checkbox"/> PA-RAST Cochairs <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM Office (Secretariat)		Javier Puente

PPT02: Presentación del CAST

3.6 El Equipo de Seguridad de Aviación Comercial de los Estados Unidos (CAST) presentó una lista de referencia de elementos de seguridad operacional para monitorear durante un período de cambio dinámico. La lista de referencias se puede aprovechar para evaluar las áreas de enfoque actuales de una organización para ayudar a identificar posibles brechas o áreas de colaboración para permitir el intercambio de inquietudes, hallazgos y mejores prácticas. Este documento está organizado por dominio para permitir que una organización lo incorpore a sus procesos.

3.7 La reunión reconoció el documento como una herramienta muy valiosa, especialmente en las circunstancias actuales. El CAST mencionó que ya proporcionó una copia al PA-RAST que está trabajando de la mejor manera para garantizar que esta información llegue a los Estados del RASG-PA.

**Trigésimo Cuarta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad
Operacional – Pan América
(RASG-PA ESC/34)
Lima, Peru 28 & 29 May 2020**

LISTA OF PARTICIPANTES

ARGENTINA

1. Paolo Marino

BARBADOS

2. Gail Clarke

BRAZIL

3. Wagner de Souza

4. Daniel Soares

CANADA

5. Andrew Larsen

CHILE

6. Jorge Esteban Forero Martinez

7. Maria Gabriela Quiero

8. Pedro Larrañaga

COLOMBIA

9. Luis Alberto Valencia

10. Freddy Celis

11. Maria Camila Diaz

CANSO

12. Javier Vanegas

COSTA RICA

13. Marco Lopez

DOMINICAN REPUBLIC

14. Juan C. Thomas

GUYANA

15. Christopher Kirkcaldy

MONTserrat

16. Joseph Irish

TRINIDAD & TOBAGO

17. Francis Regis

UNITED STATES

18. Nicholas Reyes

19. Carl Johnson

20. Michelle Westover

21. Warren Randolph

ACI - LAC

22. Maria Elena Sandoval

AIRBUS

23. David Zweger

24. Santiago Saltos

ALTA

25. Virginio Corrieri

ATR

26. Geraud de Rivals Mazers

ASSI – UK

27. Bruce D’Ancey

28. Tommy Brown

BOEING

29. Donald Hallock

CANSO

30. Javier Vanegas

31. Franklin Hoyer

EMBRAER

32. Fabio Catani

FLIGHT SAFETY FOUNDATION

33. Mark Millam

IATA

34. Jose Antonio Ruiz

35. Gabriel Acosta

36. Floyd Abang

IFALPA

37. Diana Martinez

ICAO NACC

38. Melvin Citron

39. Julio Siu

40. Ruben Martinez Lino

OACI SAM

41. Fabio Rabbani

42. Oscar Quesada

43. Javier Puente

44. Murillo Boery

PA-RAST/39-40

Miami, 11-13 JAN 2020
Teleconferences, 12, 19 and 23 MAY 2020

Meetings summaries for the ESC/34



PA-RAST/39 Meeting Summary

- A. Data update - up to 2019
- B. Team updates:
 - 1. CFIT
 - 2. LOC-I
 - 3. RE/RI
 - 4. MAC
- C. Other:
 - 1. Language Proficiency Challenges
 - 2. Shimmy Events
- D. Review of PA-RAST Administrative Pending Items

PA-RAST/40 Meeting Summary

- A. Short discussion on projects (HRC, ARC)
 - A. Project design
 - B. CST approach / RASG-PA individual approach to hot spots
- B. Safety perspective on the post-COVID-19 scenario recovery
 - A. Areas to watch in the region
 - B. RASG-PA Safety Advisory possibilities
- C. Review of PA-RAST Administrative Pending Items
 - A. Priorities
 - B. Teleconferencing schedule
 - C. PA-RAST material

PA-RAST Safety Enhancements Working Plan

High Risk Categories (HRC)

- CFIT
- LOC-I
- Runway Safety
- MAC

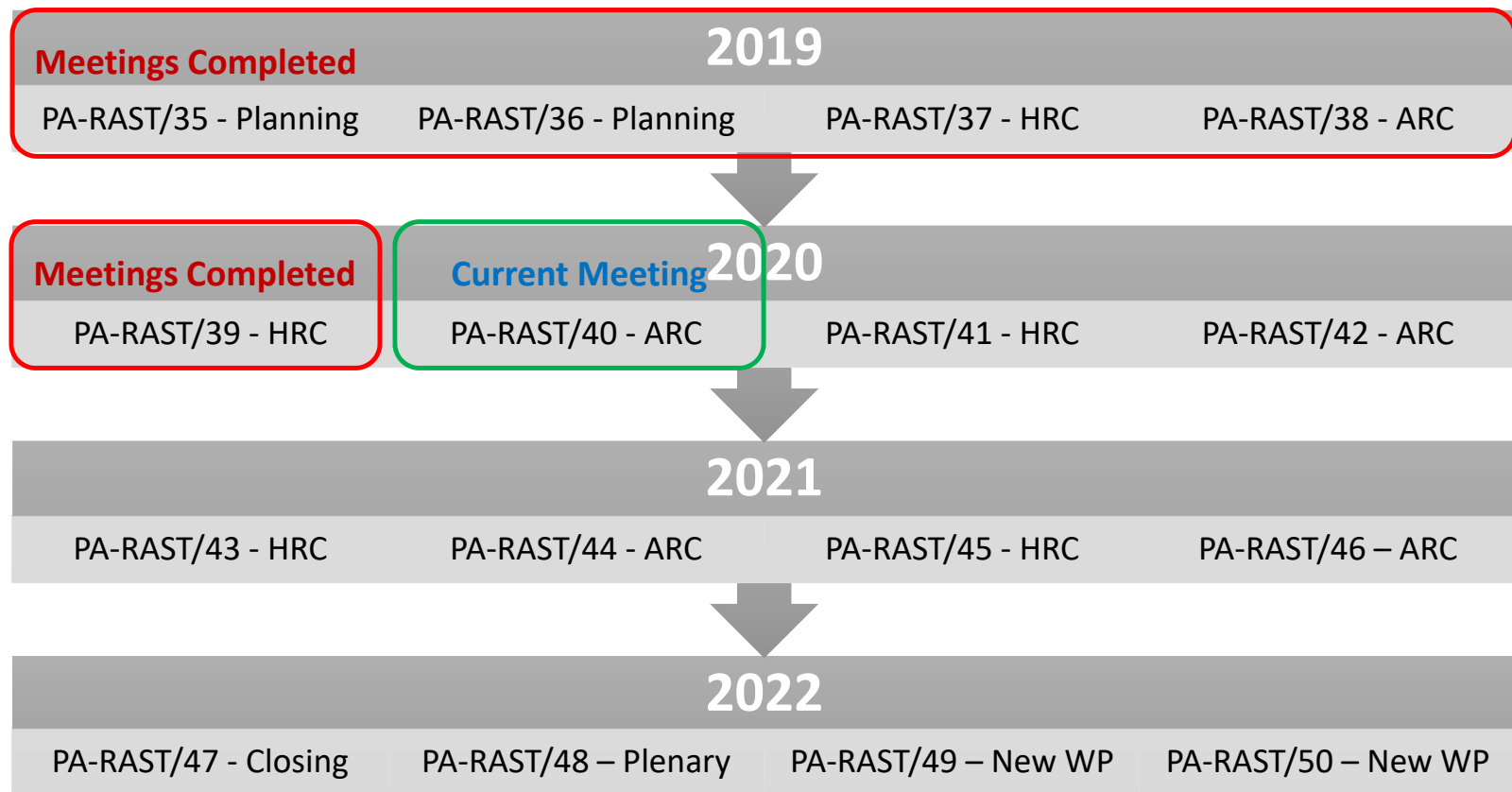
Known risks:
Continuous
monitoring

Additional Operational Risk Categories (ARC)

- Misconfigurations
- Go Arouns
- Surface misalignments
- Unexpected/Severe Weather

Unknown risks:
New studies and
developments

Working plan status



The PA-RAST scope of activities:

High Risk Categories (HRC)

- Develop **projects** to deliver:
 - Hot-spots Standard Definition and Prioritization (for each HRC)
 - PA-RAST Definition for HRC SPI Targets and Response Plans
- Apply the PA-RAST **process** to:
 - Monitor HRC SPI Trends
 - Update risk profiles (SPI Targets)
 - Update on current hot-spots

Additional Operational Risk Categories (ARC)

- Develop **projects** to:
 - Collect relevant data
 - Define safety indicators
 - Identify patterns, trends or current status of risk
 - Evaluate scenarios with different severity levels

Detailed Implementation Plans (DIP) strategies

Approach 1

When there is a CST to work locally on a safety issue

- PA-RAST communicates directly with the CST for reporting progress and support
- CST representative attends PA-RAST meetings or interacts on a regular basis

Approach 2

When no CST is structured or reachable

- RASG-PA ESC to determine the strategy with local stakeholders for communication
- PA-RAST resources can be employed to foster implementation

RASG-PA Current Objective

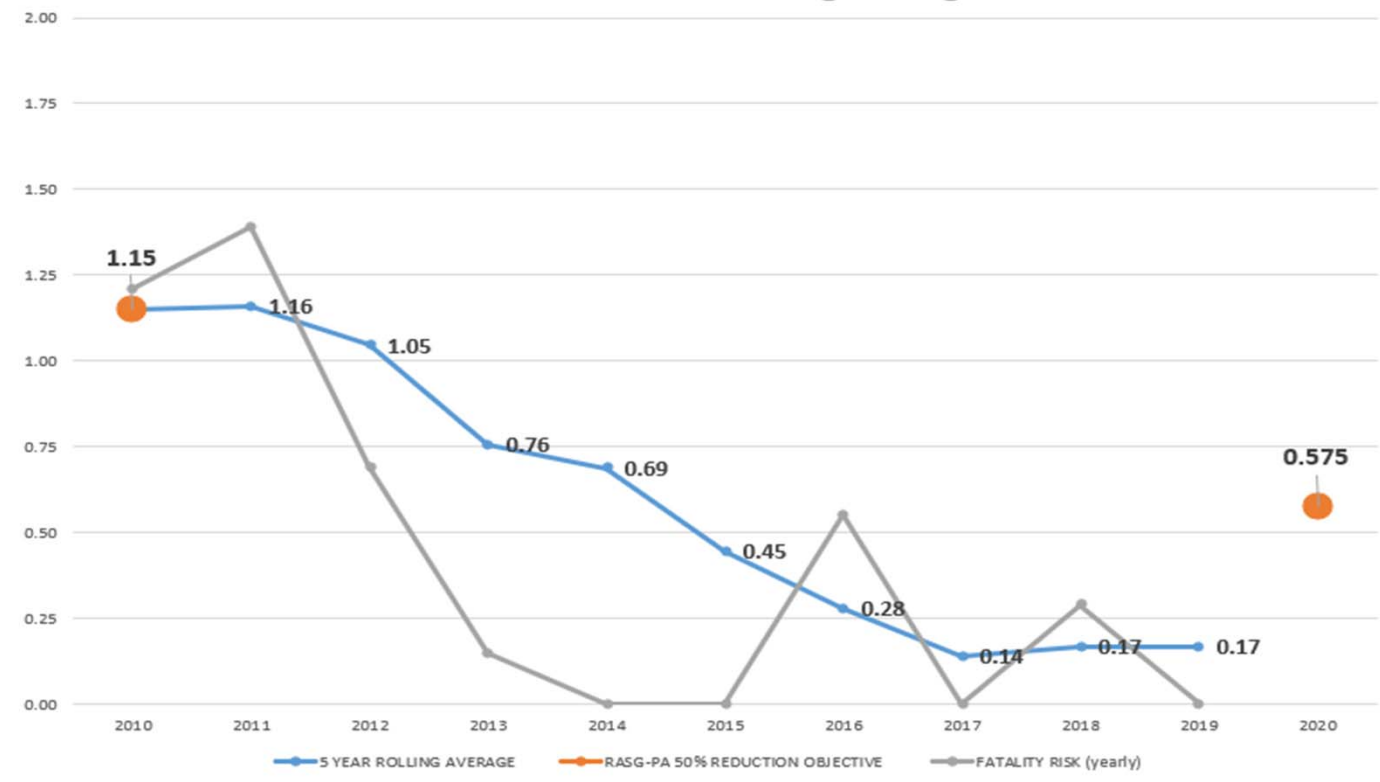
- Accomplished:

- Reduce fatality risk for part 121 operators by 50% by 2020 based on 2010 numbers

- Challenge:

- How to define a new target, with a trend that shows a bottom-line? (for the next 10 years or so)
- Target for the Pan-American Region as a whole

LATAM/CAR Fatality Risk per Million Flights
5 Year Rolling Average

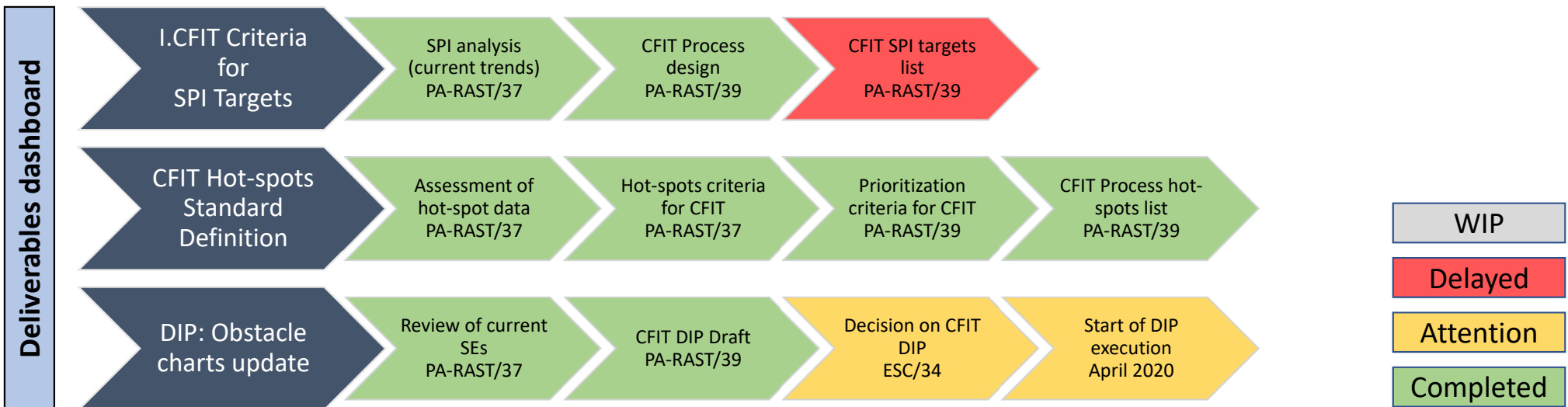


Data updates – PA-RAST meeting notes

- Data have been at historical low levels (Fatalities and HRC main indicators)
- Fatality risk trend is at a “minimum range”. The PA-RAST is discussing the RASG-PA Main Target for the next period considering ranges, in line with the “decision-making criteria” (also WIP):
 1. If the SPI trend show an upward tendency
Immediate action proposed to the ESC (development of RSA)
 2. If the SPI trend shows downward tendency
A change of behavior (either stable or upward) will trigger specific action (DIP + RSA)
 3. If the SPI trend shows erratic behavior
Number of occurrences reaches the highest value of the last 3 years (development of RSA)
 4. Otherwise, the Team will keep monitoring

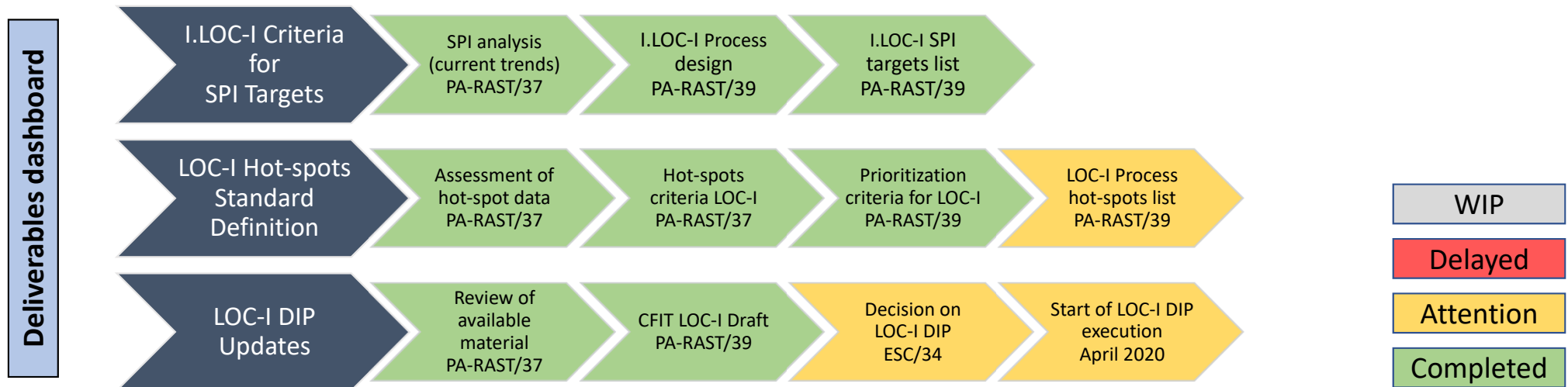
HRC 1. Controlled Flight Into Terrain

Project status	Resources	PA-RAST/39 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • SPI Targets still not defined • Execution of DIP is postponed 	<ul style="list-style-type: none"> • Leader: USA • Team: BOEING; ALTA; IATA; BCAST; IFALPA; ICAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Hot-spots were identified and prioritized through data analysis • DIP under development will be based on the CAST and BCAST documents already available



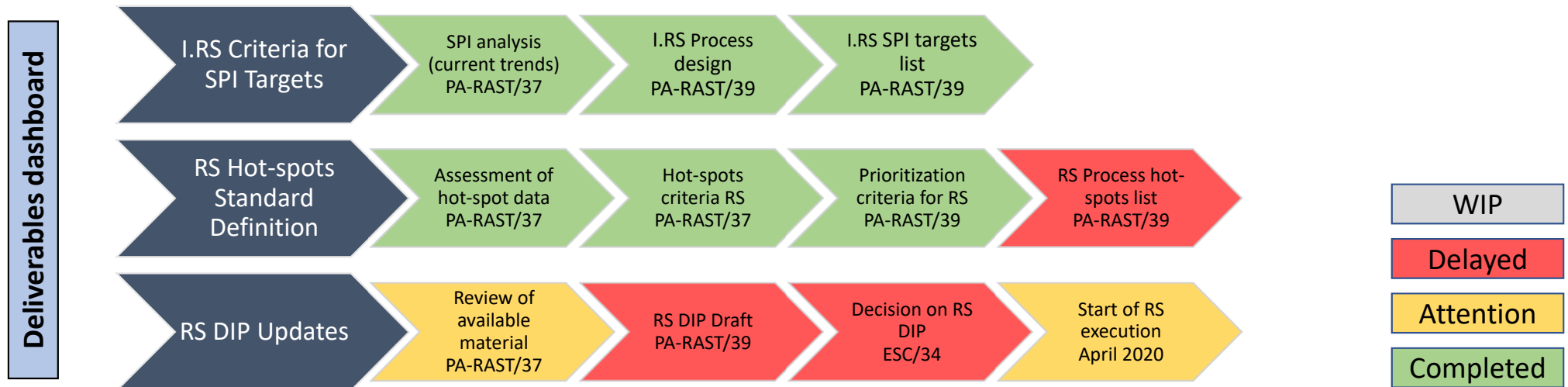
HRC 2. Loss of Control – In Flight

Project status	Resources	PA-RAST/39 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • SPI Targets still not defined • Execution of DIP is postponed 	<ul style="list-style-type: none"> • Leader: BOEING • Team: USA; ALTA; IATA; BCAST; IFALPA; ICAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Hot-spots were identified and prioritized through data analysis • Checklists are revised and translated: need to update DIP, RSA and send Checklists to States and Industry



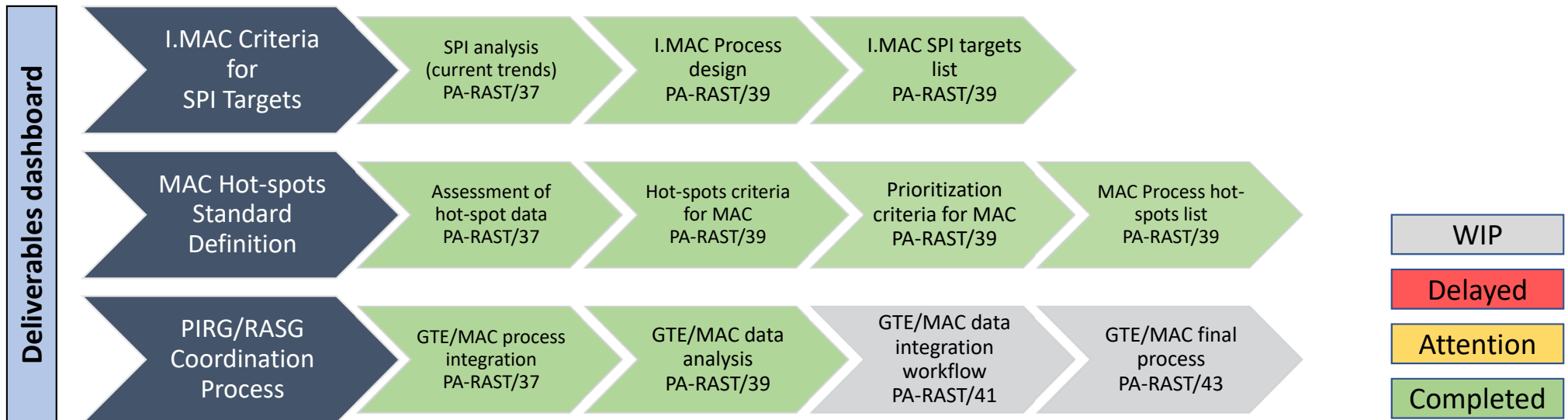
HRC 3. Runway Safety

Project status	Resources	PA-RAST/39 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • SPI Targets still not defined • Execution of DIP is postponed • DIP is specific by location/State 	<ul style="list-style-type: none"> • Leader: ALTA • Team: USA; BOEING; IATA; BCAST; IFALPA; ICAO; NavCanada; COSESNA 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicator: Unstable, tailwind approaches • Work to be divided: Excursions and Incursions • Detailed re-evaluation of previous DIPs delayed



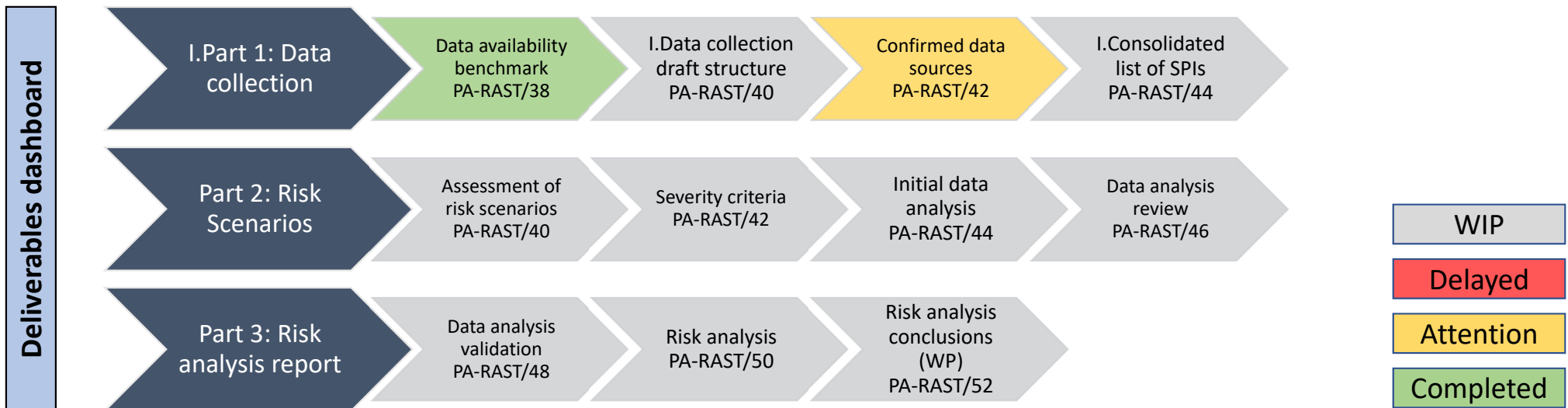
HRC 4. Mid-Air Collision

Project charter status	Resources	PA-RAST/36 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • SPI Targets still not defined • Execution of DIP is postponed • Data is ready for integration with the GREPECAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Leader: IATA • Team: USA; BOEING; ALTA; BCAST; IFALPA; ICAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicator: TCAS-RA events • GREPECAS: LHD data integration • Hot-spot criteria to be developed in coordination with the GTE (expected to consume time)



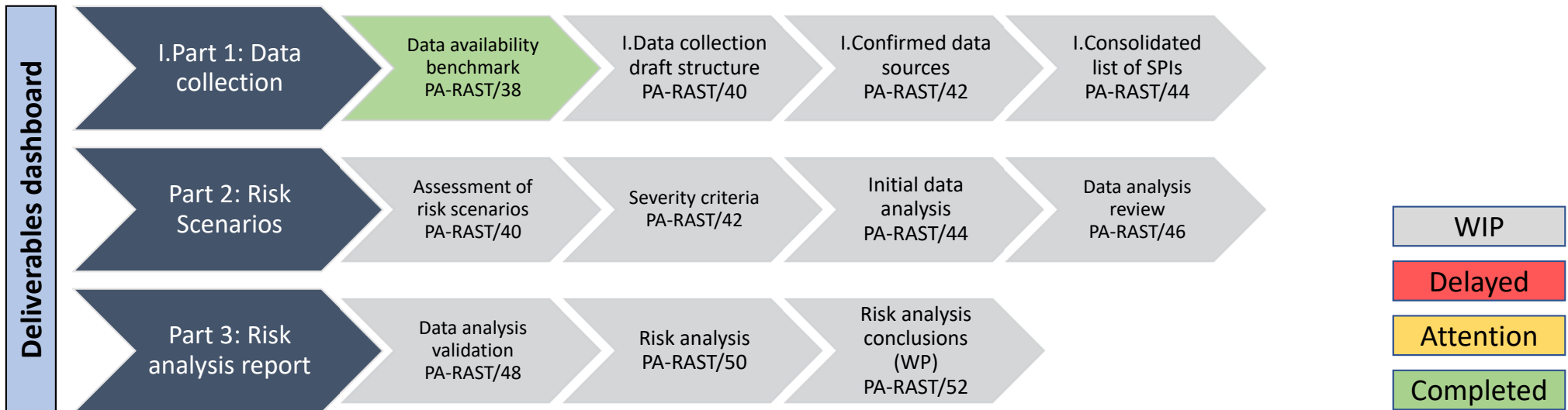
ARC 1. Aircraft misconfigurations

Current Status	Team	PA-RAST/38 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • Development started on PA-RAST/38 • Actions: <ul style="list-style-type: none"> • o Mid-January: conference call - review of currently available material • o Mid-February: update to PA-RAST 	<ul style="list-style-type: none"> • AIRBUS - Santiago [Leader] • BOEING - Ross • FAA - Crystal • ALTA - Corrieri • IATA - Floyd • ATR - Riccardo 	<ul style="list-style-type: none"> • Data collection is main priority (complement ASIAs with PA) • Scenarios: <ul style="list-style-type: none"> • Wrong flaps settings for take-off [main] • Wrong performance data into FMC [secondary]



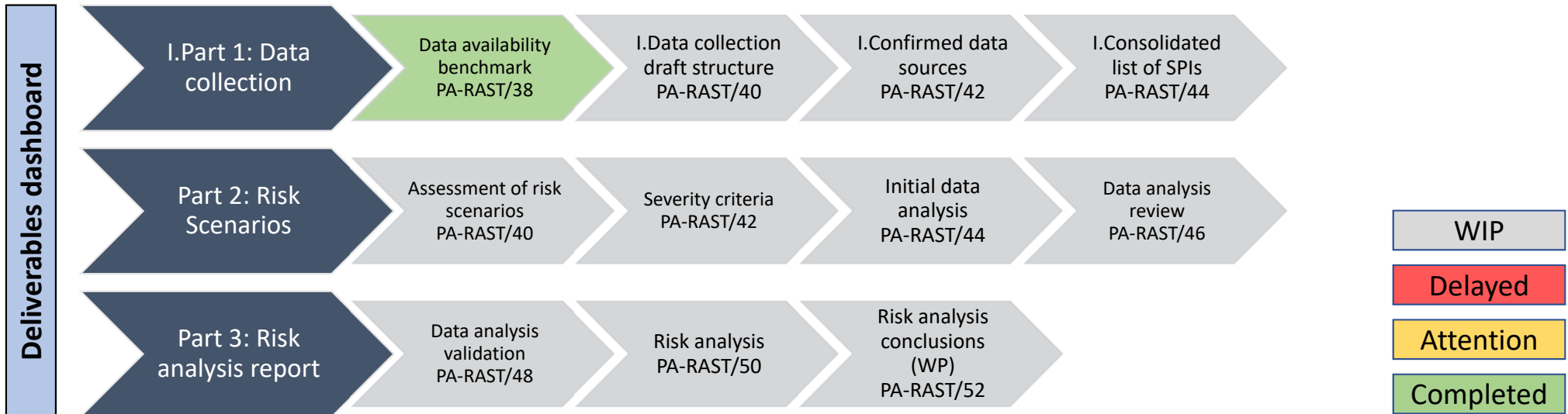
ARC 2. Post Go-Around outcomes

Current Status	Team	PA-RAST/38 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • Development started on PA-RAST/38 • Actions: <ul style="list-style-type: none"> • o Mid-January: conference call - review of currently available material • o Mid-February: update to PA-RAST 	<ul style="list-style-type: none"> • BOEING - Ross [Leader] • DECEA - Charlene • IFALPA - Diana • FAA - Crystal • Embraer - Razaboni • IATA - Gabriel • Other ATC - (NAV Canada, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Data availability is good • Need to go through pilot reports (CSTs, STEADES) and ICAO SIMS Data • GREPECAS coordination opportunity (ATCO procedures, pressure, etc.) to be assessed. • Scenarios: Near LOC; Loss of Separation; TCAS sensitivity issues at high-altitude ADR



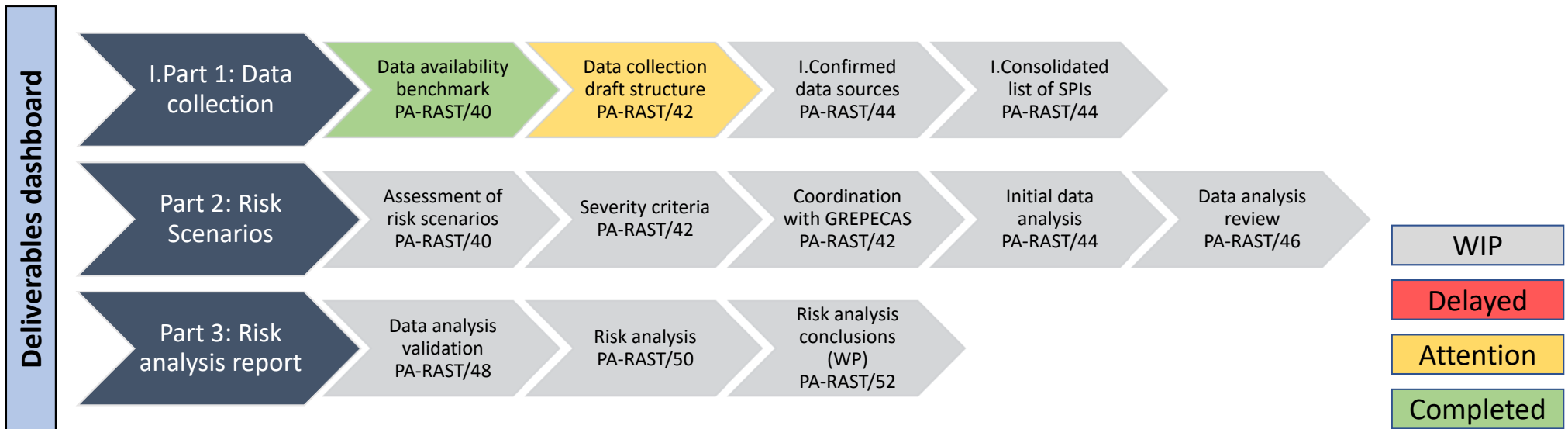
ARC 3. Surface misalignments

Current status	Team	PA-RAST/38 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> Development started on PA-RAST/38 Actions: <ul style="list-style-type: none"> Mid-February: telecom and update to PA-RAST 	<ul style="list-style-type: none"> Leader: IATA Team: IFALPA, NAV Canada, FAA, Costa Rica, Trinidad and Tobago, ANAC 	<ul style="list-style-type: none"> Data availability is good Alignment with wrong surface [major] Landing on wrong airport [secondary] Take-off from taxiway [secondary] Opportunity for NASA/IATA and GREPECAS cooperation



ARC 4. Severe weather events

Current status	Team	PA-RAST/38 Remarks
<ul style="list-style-type: none"> • Development started on PA-RAST/38 • ICAO SAM is working on a Specific Project (en route SOPs) <ul style="list-style-type: none"> • Mid-January - Call with ICAO SAM Project Alignment • Mid-February - Assess data 	<ul style="list-style-type: none"> • ANAC - Daniel [Leader] • IATA - Floyd • FAA - Crystal • ALTA - Corrieri • Embraer – Razaboni • Airbus - Santiago 	<ul style="list-style-type: none"> • Work with seasonal events and approach/take-off (non data-driven ranking) at first – injuries are an issue • En route: ongoing ICAO SAM Project and IATA Service to Airlines • Need to asses ECCAIRS data



PA-RAST Resources

PA-RAST previous schedule of meetings:

- PA-RAST/39: 11-13/FEB/2020 – MIA
- PA-RAST/40: 20-21/MAY/2020 – LIM
- PA-RAST/41: 18-20/AGO/2020 – MIA
- PA-RAST/42: 04-05/NOV/2020 – MEX

Administrative:

- Establishment of online storage (free home grade Google account)

Other items:

- Brief discussion on ARC projects: postponed due to COVID-19
- Model (document) for DIP development
- RASG-PA 10yr Target and Decision Making Matrix – postponed
- COVID-19: industry recovery in the PA region, safety perspective

PA-RAST/40: Industry Recovery Post COVID-19

- Information will have a gap, skewing trends
- Key areas selected by the PA-RAST to monitor:
 - Training:
 - Pilot Proficiency
 - SOP adherence and compatibility
 - Operations:
 - Dispatch and aircraft configuration
 - Level busts, LHD and other issues related to aircraft performance
 - ANSP:
 - Non-standard aircraft performance
 - Attention protocols for controllers

PA-RAST/40: Industry Recovery Post COVID-19

- Key areas selected by the PA-RAST to monitor: (cont.)
 - DGAC:
 - Temporal exemptions during the crisis
 - Compatible oversight of the aviation system (targeted/remote assessments)
 - Organizational changes (financial stress, mergers, etc.)
 - Infrastructure:
 - Excessive number of non-standard configuration (displaced thresholds, etc.)
 - Aircraft parking and ground occurrences
- The PA-RAST will meet every two weeks (starting on June 16) to monitor these areas and assess items to draft a RASG-PA Safety Advisory – deadline to present a draft RSA to be discussed

Summary of ESC considerations

Considering all information presented, we ask the ESC to:

- 1) Endorse the development of a new RASG-PA Target for the next period (9-10 years), based on the fatality risk index, to be considered at the next ESC Meeting;
- 2) Support the development of a RASG-PA Safety Advisory regarding recommendations for the industry recovery from COVID-19 scenario; and
- 3) Consider the HRC and ARC priorities, continuing the development of the respective DIPs and actions, including some foreseeable delay in delivering ARC DIPs.