



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DEL FORMATO MUNDIAL DE NOTIFICACIÓN  
DEL ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA PISTA (GRF)

(Nota presentada por los Estados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala,  
Honduras y Nicaragua, Estados Miembros de COCESNA)

RESUMEN

La Seguridad Operacional en la Pista (RS) es una prioridad mundial. Las excursiones de pista (RE) es la categoría de accidente con mayor riesgo dentro de la Seguridad Operacional en la Pista y seleccionada por RASGPA como categoría de riesgo prioritaria. El principal factor contribuyente es la Acción de frenado pobre. A partir de lo anterior, la OACI ha establecido como mediada de mitigación, el nuevo formato global de reporte (GRF), lo que ha dado origen a la presente Nota de Estudio para el proceso de implantación.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) que se promueva obtener apoyo y orientación por parte de la OACI para el proceso de Implantación del GRF en los Estados Miembros de Centroamérica, con el objetivo de realizar un proceso acompañado y efectivo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad Operacional</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 3 – <i>Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones y Parte II – Aviación general internacional</i> Anexo 8 – <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 14 – <i>Aeródromos, Volumen I – Diseño y operaciones de aeródromos</i> Anexo 15 – <i>Servicios de información aeronáutica</i> Circular de asesoría ACSA 001/2020 Rev. 1 – <i>Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por COCESNA.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El proceso de la implantación del GRF en los Estados es un requerimiento que se encuentra establecido en el Anexo 3, Anexo 6 Parte I, Anexo 8, Anexo 14 y Anexo 15. La implantación del Informe del Estado de la Superficie de la Pista requiere una serie de pasos estructurados en todas las disciplinas. Tanto los inspectores de la autoridad de aeródromos, servicios de navegación aérea y operaciones, así como los proveedores de servicios aeroportuarios, de navegación aérea y las líneas aéreas, deben trazar un rumbo en común para la implantación del GRF con el mínimo de riesgos asociados en el cambio.

### 2.1 Pasos para un plan de implantación GRF

El proceso de implantación GRF en la región centroamericana se ha establecido en seis fases descritas de manera general en la presente nota de estudio:

#### Fase 1 – Coordinación preliminar e información

- a. Desarrollo del Plan de implementación del Estado y aprobación
- b. Nombramiento del coordinador del plan de implantación y el equipo
- c. Realización del análisis de riesgo
- d. Realización del análisis de brechas
- e. Notificar a la OACI si es aplicable, la diferencia de la fecha en la que se va a implementar el GRF
- f. Elaboración y publicación de la Circular Informativa (AIC).

#### Fase 2 – Entrenamiento teórico

El grupo de coordinación se reúne para revisar el material de entrenamiento, el cual será utilizado para entrenar a los instructores de las diferentes áreas. Posterior a su revisión, se brinda el entrenamiento al personal del ente regulador de las diferentes áreas (AGA, ANS y OPS). Una vez finalizado el entrenamiento se identificarán las personas apropiadas en cada área para ser formados como instructores, los cuales se encargarán de formar al personal de los proveedores de servicio o bien a la industria (operador) si así lo requiere.

#### Fase 3 – Entrenamiento práctico

Se realizarán los primeros talleres prácticos los cuales se podrán considerar como la primera parte de un “On the job training” (OJT), en el cual el personal que ya ha cumplido con la parte teórica empieza a participar en entrenamientos prácticos denominados ejercicios de mesa.

#### Fase 4 – Elaboración o actualización de documentos

La industria y los proveedores de servicios elaboran los procedimientos en los cuales incluirán los aspectos relativos al snowtam.

Una vez elaborados los procedimientos aplicables, estos deben socializarse con el personal de las áreas involucradas. (OPS, AGA y ANS)

### Fase 5 – Gestión del cambio

Elaboración de un análisis de riesgo residual, el cual será producto del riesgo que se genera posterior a todas las barreras y formas de mitigación que se establecieron en las fases anteriores del plan de implantación. Promoción del cambio a realizar. Desarrollar la planificación, ejecución de pruebas y simulacros con los involucrados de las áreas interesadas. Posterior a esto y por medio de los resultados se identifican las fallas y las oportunidades de mejora de las mismas.

### Fase 6 – Ajustes a procedimientos e implantación final

Una vez detectadas las fallas se realizan ajustes a los procedimientos. Se establece un periodo de prueba de la implantación en el cual se generarán los códigos y los snowtam (los cuales no se publicarán en el sistema). Una vez finalizada la etapa de prueba, se da inicio a la operación con la industria, proveedores de servicios y demás áreas involucradas.

## 3.1 CONCLUSIONES

3.1 Para dar cumplimiento a los requerimientos de la OACI con respecto al proceso de implantación del formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF) establecido en los Anexos 6, 10 y 14, se ha hecho necesario el establecimiento de una hoja de ruta regional que aborde los elementos de implantación de manera integral y eficaz.

3.2 Generar el apoyo y orientación de la OACI en el proceso de implantación se convierte en una necesidad para la región a fin de asegurar las mejores prácticas y recomendaciones de la OACI.