



Trigésimo Cuarta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/34)
Teleconferencia – 28 y 29 de mayo de 2020

Ítem de la agenda 2: Proceso de gestión de riesgo del RASG-PA

Estado de los Proyectos sobre FDAP y PBN
(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio presenta información relativa al estado de avance de los proyectos del RASG-PA sobre FDAP y PBN.	
Acción sugerida:	Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de este documento.
Objetivo estratégico:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• ESC/29• ESC/31• ESC/32

1. Introducción

1.1 Como parte de la reunión ESC/29 realizada en México el 29 y 30 de noviembre de 2017, el Comité Ejecutivo Directivo del RASG-PA acordó la Conclusión RASG-PA/ESC/29/2, con la finalidad de ampliar el alcance los programas de monitoreo y análisis de datos de vuelo (FDMP/FDAP), solicitando que la Comisión de Navegación Aérea de la OACI (ANC) tome nota de los resultados de estudio costo-beneficio realizado bajo el auspicio del RASG-PA, y que considere la enmienda del Anexo 6 Parte I, específicamente la Recomendación 3.3.1 sobre FDAP, y Norma 3.3.2 de la Sección 3.3 como sigue:

3.3.1 Recomendación – Todas las aeronaves de un peso máximo certificado de más de 5 700 kg deberían estar equipados con un “Registrador de Acceso Rápido (QAR)”. Estos QAR registrarán, como mínimo, los parámetros registrados por un Registrador de Datos de Vuelo (FDR) y el explotador debería establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de seguridad operacional.

3.3.2 Todas las aeronaves de un peso máximo certificado de más de 5 700 para que su certificado de aeronavegabilidad inicial se ha emitido después del 1 de junio de 2005, estarán

equipadas con un “Registrador de Acceso Rápido (QAR)”. Estos QAR registrarán, como mínimo, los parámetros registrados por un Registrador de Datos de Vuelo (FDR) y el explotador debería establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de seguridad operacional.

1.2 Por otra parte, durante la reunión ESC/31 realizada en Buenos Aires ATR hizo referencia sobre las aproximaciones PBN y sus beneficios para la seguridad y la eficiencia. Se hizo referencia al mandato de la OACI de implementar PBN en todas las pistas IFR internacionales, sin embargo, sería más beneficioso impulsar la implementación de PBN en pista VFR. Convertir las pistas VFR en IFR es mucho más barato hoy en día con disponibilidad de PBN, en comparación con IFR convencional. ATR hizo una propuesta para trabajar junto con la Secretaría RASG-PA y presentar un proyecto en el ESC/32 para probar los beneficios de convertir VFR en IFR usando PBN. Si el caso es lo suficientemente sólido, se puede hacer una propuesta a la OACI para ampliar el alcance de la implementación PBN. La reunión emitió la Decisión ESC/31/D7 autorizando a ATR y a la Secretaría a desarrollar el proyecto.

1.3 En la reunión ESC/32 realizada en México el 19 y 20 de marzo de 2019, Brasil, Estados Unidos, y CANSO expresaron su interés en involucrarse en el proyecto y la posibilidad de contribuir con recursos.

1.4 Finalmente, durante la reunión ESC/33 realizada en Lima el 11 y 12 de septiembre de 2019, se informó que Colombia y Brasil confirmaron su intención iniciar la implementación de PBN en pistas visuales como parte del proyecto del RASG-PA, durante el 2019 y 2020 respectivamente.

2. Situación actual de los proyectos

FDAP

2.1 La propuesta de enmienda ha sido revisada por el Panel de Operaciones (FLTOPSP) de la OACI durante su reunión FLTOPSP/4 en diciembre de 2017 y en el FLTOPSP/WG/5 en mayo de 2018, y subsecuentemente fue derivado al *Flight Recorder Specific Working Group (FLIRECSWG)* para su revisión y comentarios.

2.2 La reunión FLIRECSWG/12 llevó a cabo un análisis de los antecedentes y luego de sus discusiones opinó lo siguiente:

“La reunión comentó que, teniendo en cuenta el equipo, la mayoría de los sistemas de registro de vuelo actuales podrían proporcionar los datos necesarios para un FDAP efectivo, incluso en aviones de la masa propuesta. Sin embargo, es difícil para los pequeños operadores administrar un FDAP efectivo. Se comentó además que el umbral debería estar entre 10 000 kg y 15 000 kg MCTOM. Una preocupación es que si se manda a instalar el equipo y no se usa de manera efectiva, significaría un desperdicio de recursos. No es aconsejable el retrofit del equipo.”

2.3 Los comentarios del FLIRECSWG/12 serán considerados durante la siguiente sesión del Panel de Operaciones FLTOPSP en el segundo semestre de 2020.

2.4 El Apéndice A incluye todos los comentarios del FLIRECSWG/12 sobre la propuesta de enmienda sobre FDAP.

PBN a Visual

2.4 Con relación al proyecto de “Implementación de aproximación PBN en una pista visual”, el primer ejercicio piloto de implementación está siendo realizado para la pista de Guapi (SKGP) en Colombia. El diseño inicial del procedimiento ya ha sido desarrollado, así como el levantamiento de obstáculos. Debido a la coyuntura provocada por el COVID-19, no se ha podido completar la codificación del procedimiento ni la validación en el simulador de vuelo que estaba prevista el mes de abril de 2019.

2.5 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) de Colombia, quién tiene a su cargo el desarrollo de estas tareas, ha reprogramado las mismas para la última semana del mes de junio, siempre que las condiciones lo permitan. Una vez completada la codificación y validación en el simulador de vuelo, se procederá a la prueba de validación en vuelo y posterior publicación oficial del procedimiento en el API de Colombia.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información contenida en este documento.

Appendix A

FLIRECSWG Comments on the FDAP amendment proposal

FDAP data requirements for flight data monitoring

1. INTRODUCTION

1.1 The Secretary presented FLIRECSWG/12-WP/4 addressing a proposal from the Pan-America Regional Aviation Safety Group (RASG-PA) 29th steering committee meeting (Mexico, 20 to 30 November 2017) for retro-active fitment after 1 January 2005 of quick access recorders to all aeroplanes over 5 700 kg maximum certified take-off mass (MCTOM). The proposal was reviewed by the Flight Operations Panel (FLTOPSP) at its FLTOPSP/4 Meeting in December 2017 and the FLTOPSP/WG/5 in May 2018, and subsequently passed it on to the FLIRECSWG for review and comment.

1.2 The proposal was found to be inconsistent with the Convention on International Civil Aviation which requires a minimum of three years for implementation of provisions that mandate new equipment and is not in line with the current performance-based standards approach prescribing a specific solution. An alternative high-level proposal was made to the FLTOPSP which would begin to address the safety need identified for access to FDR data. Several comments were received which in general were supportive of the proposal. However, the following alternatives were proposed: An alternative MCTOM threshold of 10 000 kg and a recommendation for between 10 000 kg and 5 700 kg; “readily available” was considered unclear to be used in practice; access to FDR data was a concern as it was considered insufficient for a thorough FDAP since a QAR would be required; and there were cost-benefit doubts about the installation of the equipment, particularly for smaller aircraft. It appeared that the proposal does have support, but the details of how to implement such a proposal for extending the scope of the FDAP provisions has to be determined. The FLIRECSWG was requested to provide comments on the viability of installing equipment as proposed and to consider current FDR provisions and what amendments were required for the availability of FDR data in such aeroplanes to manage an effective FDAP.

2. DISCUSSION

2.1 The meeting commented that considering the equipment, most current flight recorder systems would be able to provide the data needed for an effective FDAP, even in aircraft of the proposed mass. Additional parameters could be made available to the operator on request, considering how the data could be accessed. Europeans experienced some business operators establishing FDAP programmes voluntarily and the EU does promote an FDAP for the operators that typically operate these aircraft. It is, however, difficult for small operators to manage an effective FDAP. It was further commented that the threshold should be between 10 000 kg and 15 000 kg MCTOM. A concern is that if equipment is fitted and is not used effectively, the resource is wasted. Retrofitting of equipment is not advisable. With modern systems in mind, the data would probably be transmitted via satellite, but back-up onboard should be considered.

2.2 The meeting concluded that these comments are to be forwarded to the FLTOPSP for further consideration.
