



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/11 — NE/06
22/10/21

Décimo Primera Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/11)

En Línea, 28 de octubre y 4 y 5 de noviembre de 2021

Cuestión 2 del Orden del Día: Situación sobre la implementación del GASP en la Región Panamericana

INFORME DEL PA-RAST

(Presentada por los copresidentes del PA-RAST)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento de trabajo presenta un resumen de los avances de PA-RAST hasta octubre de 2021 y propone un plan de trabajo consolidado para 2022 que identifica acciones para las cuales se puede requerir recursos y estrategias tácticas del RASG-PA.

Acción:	Las acciones se presentan en el párrafo 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">Organización y funcionamiento del RASG-PA
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Manual de procedimientos del RASG-PA

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El PA-RAST ha avanzado en sus procesos de monitoreo de la seguridad operacional, siguiendo las métricas de riesgo de fatalidad y analizando los datos correspondientes para la región panamericana. El Equipo ha trabajado en análisis de seguridad colaborativos para desarrollar iniciativas de mejora, con los correspondientes planes de implementación detallados, para reducir el riesgo de fatalidades y controlar las tendencias asociadas con cada grupo de precursores de incidentes y accidentes.

1.2 El escenario resultante en la región panamericana es que los indicadores de accidentes e incidentes siguen presentando una tendencia de reducción, muy parecida a la observada en el último año. Aunque considerando los impactos de la pandemia de COVID-19, fue posible identificar la mejora esperada en el nivel de seguridad general, así como el comportamiento estable de los niveles históricos más bajos de los indicadores principales.

1.3 En el último año, el PA-RAST ha adoptado efectivamente un proceso basado en el desempeño para identificar los riesgos emergentes y las oportunidades de mejora de la seguridad, principalmente mediante la integración y el fomento de las iniciativas locales de seguridad de los equipos de seguridad colaborativa (CST) de la región, que actúan como “socios de trabajo” del PA-RAST para evaluar las causas específicas de los problemas de seguridad. Esta posibilidad se presenta como parte de los esfuerzos de promoción del RASG-PA en la última década, en conjunto con las Oficinas Regionales de la OACI (NACC y SAM), de modo que la asociación entre la industria local y gobierno ha sido ampliamente vista como una solución óptima para abordar las preocupaciones de seguridad, utilizando un enfoque colaborativo basado en datos.

1.4 En este sentido, los resultados de 2021 del PA-RAST destacan la importancia de la participación de los CST para los avances regionales en materia de seguridad y cómo los Estados pueden tener un impacto positivo en los esfuerzos de seguridad mediante la implementación de partes de sus componentes de Gestión, Aseguramiento y Promoción de Riesgos de Seguridad del Programa Estatal de Seguridad (SSP) a través de un CST.

1.5 Sobre la base del proceso regional de revisión de datos, el PA-RAST ha establecido un plan de trabajo basado en proyectos en el siguiente acuerdo: Categorías de Alto Riesgo (HRC), que incluyen áreas de desempeño de seguridad conocido o ya medido de otra manera, como las detalladas en el Plan Mundial de Seguridad (GASP), y Categorías de Riesgo Adicionales (ARC), para las cuales el grupo está desarrollando estudios para iniciativas de mejora de la seguridad operacional, las cuales generalmente se caracterizan por subconjuntos de las HRC que requieren que los nuevos datos se evalúen por completo.

1.6 Esta nota de estudio presenta un resumen de los avances de PA-RAST hasta 2021, y propone un plan de trabajo consolidado para 2022.

2. DISCUSIÓN

2.1 Al implementar el plan de trabajo aprobado en 2020, el PA-RAST ha llevado a cabo una reunión mensual el primer martes de cada mes. El equipo se centró en el desarrollo de estudios relacionados con Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I), Choque contra el terreno (CFIT), Excursión de Pista (RE) y Colisión en el Aire (MAC), cuatro de los HRC con desarrollo de borradores de avisos de seguridad en curso.

2.2 Hasta 2021, el equipo no pudo revisar continuamente los datos como de costumbre, ya que los acuerdos de confidencialidad requieren la no divulgación de datos a través de teleconferencias. Por lo tanto, la labor actual se basa únicamente en las conclusiones e indicaciones que provienen de los participantes, las cuales el PA-RAST consideró que configuraban una amplia relevancia regional e internacional (en otras palabras, el PA-RAST no consideraría un caso que sea particular de un Estado o de un conjunto específico de partes interesadas). La tabla muestra el estado de los proyectos:

Proyecto (Plan de Trabajo 2021)	Estado / Resultados
CFIT-01/2021: Colaborar con los CST actuales	Completado. Cuatro CST están trabajando activamente con el PA-RAST (EEUU, Brasil, ACSA/Cocesna, México).
CFIT-02/2021: Definición de puntos focales para la colaboración	Completado. El Equipo seleccionó a las partes interesadas participantes y al SRVSOP para la divulgación de los proyectos.
CFIT-03/2021: Recomendación para la actualización de los datos de obstáculos y los reglamentos de aplicación	En curso. El equipo está trabajando en un aviso de seguridad RASG-PA (RSA) para las actualizaciones de la tabla de obstáculos.
LOC-I-01/2021: Sensibilización sobre temas de LOC-I.	En curso. El equipo está trabajando en un aviso de seguridad RASG-PA para actualizar los temas de LOC-I (RSA-1/2)
LOC-I-02/2021: Definición de puntos focales para la colaboración	Completado. El Equipo seleccionó a las partes interesadas participantes y al SRVSOP para la divulgación de los proyectos.
MAC-01/2021: Validación de puntos de interés / trabajo conjunto con el GREPECAS/GTE.	Completado. El Equipo estableció una cooperación oficial con el GTE/GREPECAS.
MAC-02/2021: Colaborar con los CST actuales	Completado. Igual que CFIT-01/2021.
MAC-03/2021: Sensibilización sobre temas de MAC	En curso. El Equipo está trabajando en un Aviso de Seguridad RASG-PA basado en las conclusiones de GTE/PA-RAST.
RE-01/2021: Colaborar con los CST actuales	Completado. Igual que CFIT-01/2021.
RE-02/2021: Definición de puntos focales para la colaboración	Completado. El Equipo seleccionó a las partes interesadas participantes, el SRVSOP y ACI-LAC (reincorporada).

2.3 Para RE, el Equipo está compilando un borrador de AVISO DE SEGURIDAD RASG-PA (RSA) que se basa en el SE002-RE1 recientemente aprobado del BCAST, que ha identificado un problema de seguridad que surge de las diferencias entre las marcas de la zona de aterrizaje y el rendimiento requerido de la aeronave para el aterrizaje. Este desarrollo de RSA no se incluyó previamente en el plan de trabajo original, pero luego se agregó después de una reunión de colaboración con el BCAST (iniciativa dirigida por el Cap. Richard Kloth, de GOL Airlines).

2.4 Otros aspectos destacados para el trabajo de 2021 son:

- La recopilación de información actualizada a partir del análisis de datos de forma remota no ha sido práctica, por lo que no se pudo iniciar ningún trabajo sobre la incursión en la pista (RI) y sobre las categorías de riesgo adicionales.
- Se espera que los avisos de seguridad RASG-PA resultantes del Plan de Trabajo 2021 se completen a finales de año. Por lo tanto, se pedirá oportunamente al CES que proporcione la aprobación en el marco del proceso habitual de vía rápida.

3. PLAN DE TRABAJO PROPUESTO

¹ <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/grupos-brasileiros-de-seguranca-operacional-bast/bcast/BCASTSE002GTRErev014092021ImportnciadoPontodeToquenaPerformancedePouso.pdf>

3.1 Considerando que se espera que cada uno de los cuatro HRC presenten un Aviso de Seguridad para aprobación, el objetivo principal para el plan de trabajo 2022 del PA-RAST debe ser buscar la implementación de los temas de las RSA en la región. Una estrategia de priorización tendrá en cuenta:

- Los datos actuales para 2020 y 2021, en comparación con la línea de base (datos del período 2015-2019), pueden indicar prioridades para las que se puede considerar un plan de implementación.
- Oportunidades de promoción para apoyar la implementación local de un CST, donde dicha iniciativa de colaboración no se implementa completamente y bajo la orientación correspondiente de la OACI RO sobre el estado actual de la implementación del SSP (según la estrategia general aprobada en 2020 por el CES).

3.2 La lista de proyectos específicos para 2022 es:

Proyectos (Plan de Trabajo 2022)
CFIT-01/2022: Implementar RSA - Actualizaciones de gráficos de obstáculos, antes de 31OCT2022 (Promoción, cooperación SRVSOP OPS).
LOC-I-01/2022: Implementar RSA – Promoción para la Conciencia del Estado de las Aeronaves, antes de 31OCT2022 (Configuraciones erróneas, Resultados de Aproximación Perdida – borradores iniciales de ARC).
MAC-01/2022: Implementar RSA – Sensibilización sobre temas de MAC, antes del 31OCT2022 (promoción de resultados de la colaboración GREPECAS/GTE).
MAC-02/2022: Implementar RSA – Despliegue del Plan de Implementación Detallado, antes del 31JUL2022 (resolución de oportunidades específicas de mejora de la seguridad).
RE-01/2022: Implementar RSA – Evaluación de las marcas TDZ y el rendimiento de aterrizaje requerido, antes del 31JUL2022 (TDZ con 4 pares de marcas en RWY cortas).
RE-02/2022: Implementar RSA – Guía sobre “Área de aterrizaje recomendada” para operadores aéreos, antes de 31OCT2022.

3.3 Por último, cabe señalar que el PA-RAST tiene previsto celebrar su reunión habitual de cuatro personas en 2022 siguiendo los mismos arreglos para 2019: dos reuniones de análisis de datos (MIA, febrero y agosto) y reuniones de revisión de proyectos (las ubicaciones propuestas son Brasil en junio y un Estado NACC a fines de noviembre).

4. ACCIONES RECOMENDADAS

4.1 Se invita a la Reunión a:

- Tomar nota de la información presentada;
- Examinar los temas presentados en el punto 3 de esta NE; y
- Proporcionar comentarios y orientaciones adicionales para el PA-RAST.