



**Decimosegunda Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panamérica (RASG-PA/12)**

Salvador, Bahía, Brasil, 14 – 15 de noviembre de 2022

Segunda Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA

Salvador, Bahía, Brasil, 15 de noviembre de 2022 (13h00 hora local)

Cuestión 1 del

Orden del Día: Asuntos administrativos del RASG-PA

RESUMEN DEL COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO (ESC) SOBRE LAS ACTIVIDADES DEL PA-RAST Y EL SMRT

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota de estudio presenta un resumen de las actividades del PA-RAST y del SMRT durante el último año.	
Acción:	Aprobar la Conclusión propuesta en el párrafo 4.1 de esta nota.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• ***

1. Introducción

1.1 Para el cumplimiento de su mandato, el RASG-PA cuenta con dos equipos técnicos, el Equipo Regional de Seguridad Aérea - Pan América (PA-RAST); y el Equipo de monitoreo y reporte de seguridad operacional (SMRT), ambos equipos responden al Comité Directivo Ejecutivo (ESC).

1.2 El PA-RAST está centrado en el análisis de datos de seguridad operacional y en el desarrollo de iniciativas de mejora de la seguridad/planes de implementación detallados (SEI/DIP) diseñados para reducir el riesgo de mortalidad en la región.

1.3 Por su parte, el SMRT se encarga de recopilar periódicamente el estado de los Indicadores de Desempeño de Seguridad Operacional (SPI) del PA-RAST y de las Oficinas Regionales NACC y SAM para producir y mantener actualizado el Tablero de Datos del RASG-PA; y de producir el Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA (ASR).

1.4 La presente nota de estudio presenta un resumen de las principales actividades realizadas por el PA-RAST y el SMRT desde la Reunión RASG-PA/11.

2. Resumen de las actividades del PA-RAST

2.1 **Actividades concluidas** – El 2022 ha sido un año de alta productividad del PA-RAST y sus grupos de trabajo. Se han concluido los siguientes entregables para cada una de las categorías de alto riesgo (HRCs):

- a) **Seguridad en Pista (RS) - Circular de Seguridad del RASG-PA (RSA007) – “Problemas de compatibilidad entre la performance de aterrizaje requerida y la definición de la zona de toma de contacto” (*Compatibility issues between required landing performance and touchdown zone definition*)** – Esta circular de Seguridad Operacional de RASG-PA sirve para crear conciencia sobre ciertos problemas identificados por el Equipo de Seguridad Operacional de Aviación Comercial de Brasil (BCAST) y dirige algunas posibles estrategias de mitigación para que los Estados, las aerolíneas y otras partes interesadas seleccionen mejor cuáles son las formas más efectivas de implementar mecanismos de mejora de la seguridad operacional para mantener un nivel aceptable de seguridad.
- b) **Impacto contra el terreno sin pérdida de control (CFIT) - Circular de Seguridad del RASG-PA (RSA00X) “Mitigación de accidentes tipo CFIT” (*Mitigations for Controlled Flight Into Terrain*)** – Esta circular tiene la intención de brindar recomendaciones a los Estados y explotadores con el objetivo de aumentar la fortaleza de la barrera de seguridad proporcionada por el Sistema de Alerta y Advertencia del Terreno (TAWS).
- c) **Pérdida de control en vuelo (LOC-I) – Circular de Seguridad del RASG-PA “Conciencia de los modos y aspectos de gestión del estado de energía de la automatización de la cabina de vuelo” (*Mode awareness and energy state management aspects of flight deck automation*)** – El objetivo de la Circular es alertar a los Estados y explotadores de servicios aéreos sobre la importancia de que las tripulaciones aéreas conozcan el modo de automatización en el que opera la aeronave y alentar la adopción de prácticas para mitigar los riesgos de gestión del estado de energía y el conocimiento del modo. Proporciona una política de automatización de muestra para respaldar el uso de la automatización de aeronaves.
- d) **Colisión en el aire (MAC) – “Formalización de los Términos de Referencia y la metodología de colaboración entre el GTE y el PA-RAST”** – Esto fue un paso importante para el establecimiento oficial del grupo de colaboración.
- e) **Estrategia del PA-RAST para los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional** – Una política de alto nivel que permite al PA-RAST la identificación de los Estados donde la implementación de un CST se considera prioritario y tiene las condiciones de sostenibilidad en el tiempo, así como los principios de seguimiento.

Las 3 Circulares a las que se refieren 2.1 (a), (b), (c) y (e) ya fueron entregadas a la Secretaría para que sean remitidas al ESC para su aprobación. Los términos de referencia a los que se hace

referencia en 2.1 (d) se presentan para aprobación del RASG-PA y el GREPECAS en la nota de estudio NE/10.

2.2 Actividades en desarrollo

2.2.1 Además de los productos descritos en 2.1, el PA-RAST está trabajando activamente en el desarrollo de los siguientes productos:

- a) **Colección de herramientas para mitigar los efectos de la turbulencia (RASG-PA Turbulence Toolkit)** – Una colección de recursos sobre turbulencia de diferentes Autoridades de Aviación Civil, Aerolíneas, Organizaciones Internacionales, Grupos especializados de seguridad operacional, Organismos de Investigación de Accidentes, y otros, debidamente organizados y puestos a disponibilidad de los miembros del RASG-PA y otras partes interesadas por medio de la página web del RASG-PA. La fecha prevista de entrega de este producto es el 31 de diciembre de 2022.
- b) **Análisis de los riesgos asociados a la condición de los pavimentos de ciertas pistas en Perú** – Un trabajo colaborativo entre el PA-RAST y las aerolíneas del Perú para ayudar a mitigar los riesgos de seguridad operacional identificados en ciertos aeropuertos de dicho país, debido a la condición del pavimento en las pistas. La fecha prevista de entrega de este producto es el 31 de marzo de 2023.
- c) **Guía para la implementación de CSTs.**– Complementado a la documento estratégico descrito en 2.1 (e), el PA-RAST está trabajando en la elaboración de una guía de implementación de los CST, que sirva para armonizar el proceso de implementación y seguimiento, tanto del lado del Estado, como del lado del propio PA-RAST. La fecha prevista de entrega de este producto es el 31 de marzo de 2023.

2.2.2 El PA-RAST continuará trabajando en el análisis de los datos de seguridad operacional para la identificación oportuna de peligros, y el desarrollo de herramientas de mitigación.

2.3 Situación de los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CSTs)

2.3.1 El RASG-PA lidera, coordina, apoya y monitorea la implementación del CST en la Región Panamericana, con base en el análisis de datos de riesgos de seguridad operacional realizado por el PA-RAST. En este sentido, la situación actual de los CST en la región es la siguiente:

- a) **Argentina CST (ACAST)** – Existe progreso en el trabajo del CST de Argentina. Sin embargo, el cronograma de implementación todavía presenta un desafío para que todos los interesados participen. Es importante fomentar la participación de A-CAST en las reuniones de PA-RAST.
- b) **Colombia y Chile** – Estos países han dado algunos pasos iniciales hacia el establecimiento de CST. Algunas cuestiones políticas y legales podrían retrasar el proceso de implementación. Es importante considerar la posibilidad de establecer CST sin la participación directa de la Autoridad de Aviación Civil, en aquellos casos en los que podría afectar negativamente el funcionamiento del CST, por ejemplo, donde no se puede garantizar la protección de la información. En esos casos, sin embargo, deben existir mecanismos adecuados para la coordinación.

- c) **México MCAST** – Las actividades de MCAST han sido clave para iniciar una discusión más profunda sobre los problemas de seguridad en México. MCAST está trabajando con AFAC para identificar ciertos KPI que les permitirán compartir información. Las mejores alternativas organizacionales para el MCAST aún están siendo exploradas para asegurar su eficiencia y eficacia. El equipo aún está en construcción, pero continuarán trabajando junto con PA-RAST, ICAO, FAA, IATA. Por el momento, la prioridad de México es la recuperación de la Categoría I, pero no se descuidarán las tareas del MCAST.
- d) **CAG de Canadá:** el Grupo de análisis colaborativo (CAG), que incluye dos asociaciones de aerolíneas nacionales, NAV Canada y Transport Canada, creó una lista maestra de los 30 principales riesgos de seguridad del sector y se reunió para desarrollar una clasificación de riesgos para ayudar a identificar las prioridades de riesgos de seguridad que serán sujeto a una evaluación de riesgos en profundidad.

3. Resumen de las actividades del SMRT

3.1 El SMRT ha sufrido, durante el 2022, de los mismos problemas que causaron la desaparición de su predecesor, el Equipo del Reporte de Seguridad Operacional de la Aviación (ASRT). Causas de diferente índole han provocado la salida de una proporción importante de sus miembros, lo que ha impactado en la capacidad del equipo para gestionar sus entregables de manera adecuada.

3.2 El SMRT junto con el PA-RAST están trabajando una propuesta que será puesta en consideración del ESC antes del final del presente año, para resolver los problemas de dotación del personal para el SMRT de manera permanente, y para generar mayor eficiencia e integración entre los dos equipos.

3.3 Pese a lo mencionado en los párrafos superiores, el SMRT ha cumplido con su mandato y ha producido los siguientes entregables:

- a) **Actualización del tablero de datos (Dashborad) del RASG-PA** – Se han actualizado los valores de todos los indicadores de seguridad operacional del RASG-PA al 30 de septiembre de 2022. La comparación de los valores actualizados y los valores del mismo periodo en 2021, se detallan en la Nota de Estudio NE/03.
- b) **Elaboración del Informe Anual de Seguridad Operacional** – El informe que contiene el análisis de los datos del año 2021, está en proceso final de edición y publicación. Estará disponible antes del 30 de noviembre de 2022 en la página web del RASG-PA.

4. Promoción de los entregables del RASG-PA

4.1 Con la finalidad de garantizar la adecuada difusión de los productos elaborados por el PA-RAST y el SMRT, se pone en consideración de la Reunión la siguiente Conclusión:

CONCLUSION RASG-PA-12/CX/2022		DIFUSION DE LOS ENTREGABLES DEL RASG-PA	
<p>Qué:</p> <p>Las Oficinas Regionales y los Organismos Internacionales comuniquen formalmente a sus Estados y mediante Cartas a los Estados y otros mecanismos oficiales de comunicación, la disponibilidad y forma de acceso de los entregables del PA-RAST y del SMRT a los que hace referencia la presente nota de Estudio.</p> <p>Igualmente, se insta a todos los miembros del RASG-PA a llevar adelante campañas de difusión y promoción de este material.</p>		<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político/Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>	
Porqué:		Para difundir la disponibilidad de los recursos producidos por los equipos del RASG-PA.	
Cuándo:	Inmediatamente	Estado:	Válido
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> Industry/Organizations <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM Office (Secretariat) <input checked="" type="checkbox"/> ICAO NACC	Responsables: Secretaría	

5 Acciones Sugeridas:

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Revisar el contenido de la presente nota de estudio; y
- b) comentar y aprobar la Conclusión propuesta en 4.1 de esta nota de estudio.