



**Decimosegunda Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panaméica (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 4 del
Orden del Día:**

INICIATIVAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA

**SITUACION DE LOS PROYECTOS Y OTRAS INICIATIVAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
(SEI), DEL RASG-PA**

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota de estudio presenta un resumen de los proyectos y otras iniciativas de mejora de la seguridad operacional que han concluido o se han iniciado en los últimos 12 meses.	
Acción:	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.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• ***

1. Introducción

1.1 De acuerdo con las “Atribuciones Generales de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG)”, se espera que los RASG reporten anualmente su lista de iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) vinculadas a las metas e indicadores conexos del GASP. Dentro del contexto del RASG-PA, dichas iniciativas toman el nombre de “Proyectos”, en función a la metodología de trabajo elegida por el grupo.

1.2 La presente nota de estudio presenta dicha lista para conocimiento de los miembros del RASG-PA, y provee además un breve resumen de cada una. Todos estos proyectos se encuentran aprobados y son monitoreados por el Comité Ejecutivo Directivo (ESC) del RASG-PA, y en ciertos casos

reciben recursos financieros del RASG-PA para apoyar su ejecución. El detalle de estos proyectos se presenta en la NE/10 para los Proyectos conjuntos RASG-PA- GREPECAS.

2. Lista de los proyectos del RASG-PA que se han concluido en los últimos 12 meses

2.1 Proyectos concluidos a cargo del PA-RAST

- 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. La aprobación de estos términos de referencia permitirá una comunicación y colaboración más eficiente entre ambos equipos. (Más información sobre este proyecto en la NE/10).
- 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.

2.2 Proyectos concluidos a cargo de las Oficinas Regionales de la OACI

- a) **Enmienda del Anexo 6 Parte I, para reducir el umbral de peso mínimo de aeronaves, cuyos explotadores requieren implementar un Programa de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP)** – El proyecto concluyó satisfactoriamente con la aprobación de la incorporación de la Enmienda del Anexo 6 Parte I propuesta por el RASG-PA. La enmienda consiste en ampliar la aplicabilidad de los Programas de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP) para explotadores con aeronaves de más de 15000 Kg. de peso de despegue. El texto actual sólo es aplicable para aeronaves de más de 27000 Kg. La enmienda aprobada será publicada en 2024, y entrará en vigor en 2027.
- b) **Implementación de procedimientos de Navegación Basada en la Performance (PBN) en una pista visual** – Como parte de un esfuerzo colaborativo coordinado por el RASG-PA, se implementó satisfactoriamente 6 procedimientos instrumentales (2 salidas, dos arribos y 2 aproximaciones) en el aeródromo de Guapi en Colombia. Los principales resultados del proyecto fueron la reducción drástica de aproximaciones no estabilizadas y aterrizajes firmes, reduciéndose de esta manera la probabilidad de excursiones de pista. (Más información sobre este proyecto en la NE/10).

3. Lista de proyectos del RASG-PA que se han iniciado en los últimos 12 meses y todavía están en desarrollo

3.1 Proyectos nuevos a cargo del PA-RAST

- 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.

3.2 Proyectos nuevos a cargo de las Oficinas Regionales de la OACI

- a) **Apoyo de la implementación del SSP en la Región CAR**
 - i. Bajo la planeación actual del Proyecto de implementación del SSP (RASGPA) se han logrado los siguientes avances: La estrategia regional SSP para las regiones NAM/CAR se

actualizo y se aprobó la misma en la última reunión de DGs NACC- NACC/DCA/10 en Martinique.

- ii. Reiniciado las coordinaciones con cada uno de los estados de la región CAR, actualizándose la lista de PoC SSP de cada estado y coordinando con cada uno los trabajos.
- iii. Se reestructuro el mecanismo de implementación del SSP con la designación de relatores tanto para las actividades en Ingles como las de español. La tercera reunión del programa estatal de seguridad operacional se ha reprogramado a noviembre 2022 debido a esta reestructuración.
- iv. En vista de la actualización del programa y curso SSP impartido por la sede/GAT, se ha replanteado el Desarrollar un taller de trabajo para el desarrollo del SSP para febrero 2023 con un acompañamiento previo del curso SSP en línea. La impartición del curso en línea y el taller de implementación SSP se están cubriendo con los fondos del proyecto. El entrenamiento exhaustivo elaborado en colaboración con Safety Management, más el desarrollo del taller de implementación complementaran de mejor manera el desarrollo del SSP en la región. Por tal motivo el proyecto planteado originalmente será actualizado con la incorporación del curso “State Safety Programme (SSP EN)” con duración de 6 días.

b) Implementación de procedimientos de Navegación Basada en la Performance (PBN) en una pista visual (NACC) – Este proyecto fue presentado y aprobado durante la Reunión ESC/37. Se han realizado juntas de trabajo con la finalidad de identificar a los posibles stakeholders; en la industria, la Autoridad de Aviación Civil de México (AFAC) y la iniciativa privada, que puedan y estén en posibilidad de coadyuvar con la materialización del mismo. Se están identificado los aeropuertos que puedan ser candidatos de beneficiarse en este proyecto, buscando preferentemente, que el aeropuerto que se proponga no cuente previamente con ayudas de aproximación por instrumentos. Por lo que se estima que, en el primer bimestre de 2023 se presente el Project Charter correspondiente al ESC para su aprobación. (Más información sobre este proyecto en la NE/10).

c) Implementación de Equipos de Seguridad en Pista (RST) en las regiones CAR y SAM – Este proyecto fue presentado y aprobado durante la Reunión ESC/37. EL objetivo del proyecto es apoyar el establecimiento de equipos de seguridad operacional en pista en aeródromos internacionales específicos y apoyar la efectividad de los RST establecidos en las Regiones CAR y SAM para 2025, con el fin de promover la identificación de peligros relacionados con la seguridad operacional en la pista utilizando un enfoque colaborativo, el desarrollo e implementación de planes de acción, la recopilación de datos y la promulgación de información de seguridad en la pista para los CST y las partes interesadas, mediante la entrega de una combinación de actividades, incluida la asistencia técnica directa, la capacitación, un mecanismo para garantizar la participación de las partes interesadas y el seguimiento mediante el monitoreo de indicadores específicos. (Más información sobre este proyecto en la NE/10).

d) Levantamiento de información para la mitigación de eventos del tipo “Vuelo controlado hacia el terreno sin pérdida de control (CFIT)” – La IATA y la OACI han distribuido una serie de encuestas para identificar el grado de implementación de ciertas medidas recomendables para la prevención de accidentes del tipo CFIT. Se espera que la recolección de información se concluya durante el primer trimestre de 2023. Con esta información se prevé actualizar la Circular de Seguridad Operacional sobre CFIT desarrollada por el PA-RAST (Ver 2.1 (B)). Detalles en NE/10.

e) Competencia lingüística en los Servicios de Tránsito Aéreo

- i. El proyecto se encuentra en la fase inicial, se han definido los objetivos, metas y alcance. La identificación de las partes interesadas, los recursos y la estrategia de implementación son los siguientes pasos del proyecto.
- ii. Durante el PA-RAST/57 se presentó información sobre las iniciativas regionales encaminadas a mejorar el dominio del idioma en las comunicaciones aeronáuticas. Los Cochair del PA-RAST propusieron continuar con el análisis para verificar si es posible incluir a los controladores de tránsito aéreo en alguna de las iniciativas regionales.
- iii. El objetivo es incorporar a controladores de tránsito aéreo de Estados no angloparlantes de la región Panamericana, a participar de uno de los programas implementados, buscando mejorar la eficiencia en el proceso, reducir costos y agilizar la implementación del programa.
- iv. La OACI coordinará con las organizaciones a cargo de los programas regionales e informará al PA-RAST sobre los resultados de la coordinación.

Detalles adicionales del proyecto en NE/10.

4. Aprobación de la lista de proyectos para ser informada a la Comisión de Navegación Aérea

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	
Qué: La reunión plenaria del RASG-PA aprueba la lista de proyectos concluidos y de nuevos proyectos, para ser informada a la Comisión de Navegación Aérea de la OACI.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
Porqué: Para comunicar a la Comisión de Navegación Aérea de la OACI como parte del Reporte anual de actividades del RASG-PA.			
Cuándo: Inmediatamente	Estado: Válido		
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> ICAO SAM Office (Secretariat)		Responsables: Javier Puente	

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.