



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Contexto ANS (ATM/CNS) nivel Global y Regional

**COORDINACIÓN ENTRE EL GREPECAS Y EL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN-PANAMÉRICA (RASG-PA)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de estudio presenta las métricas de mejora en la implantación de PBN en pista de vuelo visual en Guapi, Colombia, de acuerdo a lo presentado en reunión de RASG-PA, asimismo, propone analizar el reforzamiento de la cooperación con los grupos de implantación de la Seguridad operacional.

Referencias:

- Informe de Reunión GREPECAS/19
- Nota Informativa IP/03 de la reunión ESC/37 de RASG PA

1. Antecedentes

1.1 La Reunión GREPECAS/19 se llevó a cabo de modo virtual del 27 al 29 de octubre de 2021. El informe final de la Reunión se encuentra disponible en el siguiente link:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2021-grp19.aspx>

1.2 Como parte de la agenda de GREPECAS/19 se abordó los Acuerdos y Coordinación para la Implementación de Objetivos de Seguridad Operacional GREPECAS/RASG-PA, incluyendo Arreglos de Trabajo del GREPECAS y RASG-PA.

1.3 En lo que respecta a la Reunión de coordinación entre los Equipos Técnicos del GREPECAS y RASG-PA, se comentó que fue llevada a cabo el 25 de marzo de 2021 y tuvo como objetivo comenzar a preparar un trabajo coordinado y participativo entre ambos grupos regionales. Asistieron los representantes de los equipos técnicos del GREPECAS y el Equipo de Monitoreo y Reporte de Seguridad Operacional (SMRT); concluyéndose que el resultado de esta reunión fue lograr una mayor cooperación entre el GREPECAS y el RASG-PA a modo de incentivar la comunicación y el contacto de sus respectivos equipos técnicos, abriéndose la posibilidad para que se continúen programando más reuniones de este tipo.

2. Análisis

2.1 Entre el 25 y 26 de mayo 2022, se llevó a cabo la 37° reunión del Comité ejecutivo del RASG-PA (ESC/37). En este evento se presentó la situación de los proyectos del RASG-PA, entre ellos, el proyecto “PBN to Visual” que está coordinado a través de la Secretaría con respecto a la iniciativa del GESEA/SG2 “Aproximación PBN a pista de vuelo visual”.

2.2 Se reseñó que en junio 2021 se ejecutó la implantación de los procedimientos de PBN en Guapi, Colombia, con participación de Aerocivil y el operador SATENA. Desde su implementación, se recopiló datos de vuelo para permitir la comparación con datos correspondientes a un período anterior a la implementación, de modo que se puedan llegar a conclusiones sobre los beneficios potenciales. Se dispuso de las tablas a continuación para obtener los resultados de las métricas:

2.2.1 Métricas de Seguridad operacional

Las Aproximaciones desestabilizadas y el aterrizaje después de aproximaciones desestabilizadas son precursores de al menos el 24% de todas las excursiones fatales a la pista. Los resultados en la implantación de Guapi son:

Tabla 1

	Antes	Después	Cambio
Aproximaciones desestabilizadas	12/año (2.5 % de todas las aproximaciones)	0/año (0 % de todas las aproximaciones)	-100%
Hard landings	2/año (0.42% de todos los aterrizajes)	0/año (0% de todos los aterrizajes)	-100%

Además, se envió una encuesta a todos los 29 pilotos del único operador de itinerario en SKGP obteniendo **100 % de respuestas positivas** a las siguientes preguntas:

- Consideran que el procedimiento PBN aumentó el nivel de seguridad general de las operaciones de SKGP;
- Consideran que el PBN favorece los Enfoques Estables en comparación con el procedimiento visual;
- Consideran que el procedimiento PBN favorece la conciencia situacional y del terreno de la tripulación durante las aproximaciones a SKGP; y
- consideran que el procedimiento PBN reduce la carga de trabajo de la tripulación durante las aproximaciones a SKGP.

2.2.2 Otras métricas

Tabla 2

	Antes	Después	Cambio
Cancelación por tiempo (weather)	28/año (5.83% de todas las operaciones)	14/año (2.92% de todas las operaciones)	-50%
Consumo de combustible	241 Tn/año	204 Tn/año	-15.3%
Emisiones CO2	747 Tn CO2/año	642.6 Tn/año	-15%
Ahorro en tiempo de vuelo	24 horas de vuelo/año		

2.3 En suma, el SAMIG y su contribuyente grupo GESEA, coopera con los órganos de implantación del GASP en cuanto a iniciativas de seguridad operacional, en el caso particular, la implantación PBN en pistas de vuelo visual. La obtención de las métricas en Guapi es de sumo interés para el análisis de los mencionados Grupos.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en este documento; y
- b) debatir los asuntos pertinentes para reforzar la cooperación con los órganos de implantación de la seguridad operacional, según proceda.