



Trigésimo Octava Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/38)

Lima, Perú, 24-25 de mayo de 2023

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Cuestiones relacionadas con la operación interna de RASG-PA

**INFORME SOBRE EL ESTADO DEL PROYECTO DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL RST
PARA LAS REGIONES CAR Y SAM**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En mayo de 2022, el RASG-PA ESC/37 adoptó la conclusión C3 para crear el proyecto de apoyo a la implementación del RST para las regiones CAR y SAM, con el fin de tomar acciones para promover la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad operacional de la pista en aeródromos internacionales CAR y SAM seleccionados.

Este documento de trabajo muestra el progreso del proyecto.

Acción:	Ver sección 3
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI• Plan Global para la Seguridad operacional de la aviación (GASP)• RASG-PA ESC/36/C1• RASG-PA11/C5/2021• Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP)• RASG-PA ESC/37/C3

1. Introducción

1.1 La seguridad operacional en la pista sigue siendo una de las categorías de sucesos de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional en el mundo y en la Región Panamericana. La implementación de Equipos locales de Seguridad Operacional en Pista (RST) ha demostrado en todo el mundo que brinda un enfoque sistémico para la seguridad operacional en la pista y la estrategia para evitar colisiones.

1.2 De acuerdo con la 11.ª edición del ASR de RASG-PA, los factores que contribuyen a la Excursión de pista (RE) incluyen la gestión de la seguridad (29 %), las instalaciones aeroportuarias (33 %) y la acción de frenado deficiente de la pista/calle de rodaje contaminada (29 %), que generalmente se abordan en el paraguas de los RST locales.

1.3 Si bien la implementación del RST local se considera una solución rentable para mitigar la ocurrencia de incursiones y salidas de pista (y una parte integral del SMS del operador del aeródromo), en las Regiones CAR y SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente lento.

1.4 Adicionalmente, algunos Estados y explotadores de aeródromos reportan la implementación del RST pero no pueden demostrar que el RST esté activo y sea efectivo, o que siga las recomendaciones internacionales y de la OACI, con resultados tangibles para reducir los riesgos de seguridad operacional en la pista.

1.5 El objetivo principal del proyecto es establecer e implementar RST locales efectivos en aeródromos internacionales seleccionados para el 2025. Para lograrlo, la Secretaría propuso una serie de objetivos y acciones específicas y fue aprobado por la ESC/37.

- a) Objetivo Específico 1: Apoyar la implementación del RST en aeródromos internacionales seleccionados que no han implementado RST para el año 2025.
- b) Objetivo Específico 2: Establecer un mecanismo de reporte e indicadores para asegurar que los RST ya implementados en aeródromos internacionales seleccionados sean efectivos para mitigar los riesgos de seguridad operacional en la pista para el año 2025.

2. Estado actual

2.1.1 La línea de base al inicio del proyecto era 50% para la Región CAR (73 de 146 seleccionados) y 34% (35 de 104 seleccionados) para la Región SAM. Después de un seguimiento con los Estados y varias reuniones sobre el tema, los números actuales son:

Región	% en ESC37	% en ESC38
Región CAR	50%	52%
Región SAM	34%	47%

2.2. Los detalles sobre la situación actual del proyecto se presentan en el **Apéndice A** de esta NE.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta NE y su Apéndice A;

- b) solicitar a los Estados que no hayan asignado puntos focales que los asignen antes del 30 de junio de 2023;
- c) los Estados y la Industria tomen medidas para promover la implementación local del RST y proporcionen a los gerentes de proyecto datos que puedan servir para determinar la necesidad de la implementación de RST; y
- d) otras acciones que la reunión considere necesarias en el marco del proyecto.

APÉNDICE A

Informe de Estado del Proyecto #2**Nombre del Proyecto:** Proyecto de Apoyo a la Implementación del RST para las Regiones CAR y SAM**Gerentes del Proyecto:** Oficial Regional AGA OACI NACC (Fabiana Todesco), Oficial Regional AGA OACI SAM (Fabio Salvatierra)**Fecha:** 04/Mayo/2023

1. Estado de los Entregables

#	Nombre del entregable	Actividad	Presupuesto en USD	Gastos USD	Estatus ¹	Comentarios
D1	Plan de implementación del RST por Estado	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		<p>CAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió cuestionario en diciembre de 2022 a los Estados y Aeropuertos para informar el estatus de implementación de RST y sus dificultades para implementarlo. Se espera obtener respuestas para junio de 2023. Se realizaron 10 teleconferencias con puntos focales de 15 Estados para monitorear el proceso de implementación de RST en sus aeropuertos. <p>SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se han realizado 6 teleconferencias, con avances de hitos del 39,4% en abril de 2022 al 54% en abril de 2023. En la implementación del RST, el avance ha sido del 34% al 47% aproximadamente.
D2	Mecanismo de efectividad RST	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		<p>CAR and SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> El grupo de trabajo (ARG, BRA, CHL) sigue discutiendo varios modelos, pero la mayoría está a favor del modelo brasileño. Representantes CAR pendientes
D3	Repositorio de proyectos/lugar de trabajo	Creación de página web Compilación de documentos	0.00	0.00		<p>SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se ha creado un sitio web bajo la página web de la Oficina Regional SAM con dirección: https://www.icao.int/SAM/SAFETY/RST/Pages/default.aspx
D4	Go-Teams de seguridad en pista (informes)	Go-Teams virtuales de	10,400.00	0.00		<p>CAR:</p>

¹ Gris- Tarea no iniciada, Verde - Actividad en curso según cronograma, Amarillo - Actividad iniciada con cierto retraso pero estaría llegando a tiempo en su ejecución, Rojo - Actividad no se ha logrado en el tiempo estimado, es necesario adoptar medidas paliativas

#	Nombre del entregable	Actividad	Presupuesto en USD	Gastos USD	Estatus ¹	Comentarios
		Seguridad en Pista Reuniones presenciales de Seguridad en Pista				<ul style="list-style-type: none"> Hay una propuesta para llevar a cabo RST Go-Teams en Saint Kitts y Nevis con el apoyo del fondo MCAAP del 24 al 28 de julio de 2023 (todavía en fase de planificación). SAM: <ul style="list-style-type: none"> Existe una propuesta para realizar RST Go-Teams en Perú con el apoyo de fondos del proyecto (todavía en fase de planificación)
D5	Entrenamiento específico en Equipos de Seguridad en Pista	Elaboración de formación RST virtual, bajo demanda. En inglés/español	4,600.00	970.00		CAR <ul style="list-style-type: none"> La OR NACC ha planificado un taller que se llevará a cabo del 23 al 26 de mayo. Ya se registraron más de 30 participantes de los Estados CAR y SAM. Fondos utilizados de otras fuentes no RASGPA, pero en apoyo del proyecto RASG-PA. SAM <ul style="list-style-type: none"> SRVSOP ya compró un software para desarrollar capacitaciones específicas sobre RST tanto en español como en inglés. Orden de compra por USD 900.
D6 (new)	Mecanismo de priorización	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		Nuevo entregable propuesto. Mecanismo basado en datos para priorizar, según la exposición al riesgo, la asistencia a los aeropuertos/Estados.

2. Riesgos y problemas del proyecto

- Algunos Estados no están participando en tareas D1 y/o no han asignado un punto focal formal.
- Compromiso pendiente con las partes interesadas de la industria.

3. Próximo período

- Se espera que todos los Estados participen en el plan de implementación (D1) tan pronto como sea posible.
- El mecanismo basado en datos aún está pendiente y puede necesitar el apoyo de la industria.