



GANP INDICADORES DE RENDIMIENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

COOPERACIÓN GTE/GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN PANAMERICANA (PA-RAST)

GTE /23

Cuestión 4 del Orden del Día: Análisis e Intercambio de datos

a) Cooperación GTE/PA-RAST

OBJETIVO

Afianzar la Cooperación entre GREPECAS
y RASG-PA para trabajar con
los Indicadores de Desempeño de
Seguridad Operacional del Plan Mundial
de Navegación Aérea (GANP)



COOPERACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA

SÉPTIMA EDICIÓN DE GANP KPI DE SEGURIDAD

LA OACI, ESTABLECIÓ EL GRUPO DE ESTUDIO DEL GANP (GANP-SG), APROBADO POR LA COMISIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA, EN JUNIO DE 2019. DICHO GRUPO TRABAJÓ EN CONJUNTO EN LOS INSUMOS DEL GANP, LO QUE RESULTÓ EN LO SIGUIENTE:

- INCLUSIÓN DE ÁREAS Y SUB ÁREAS DE ENFOQUE PARA EL KPA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
- CONSIDERAR ESTABLECER GRUPOS DE TRABAJO CONJUNTOS PARA ANALIZAR LOS IMPACTOS DE LOS NUEVOS KPI PARA EL ÁREA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (KPI 20, 21 , 22 Y 23) PARA PODER TRABAJAR CONJUNTAMENTE LOS IMPACTOS RELATIVOS AL GANP Y AL GASP



COOPERACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA

- ▶ El Grupo de Trabajo de Escrutinio de GREPECAS (GTE) y el Equipo Regional de Seguridad Operacional Panamericana (RASGPA) han recibido **la tarea de evitar la duplicación de esfuerzos** en las actividades de mitigación de riesgos del espacio aéreo superior entre ambos grupos y tiene como objetivo **fortalecer la coordinación de las ocurrencias reportadas** con el fin de mitigar riesgos de seguridad operacional en América del Norte, América Central y el Caribe (NACC) y América del Sur (SAM).



APOYO A LA COLABORACIÓN GREPECAS/RASG-PA

- ▶ El intercambio de datos se realizará bajo el marco de referencia de confidencialidad que rige cada uno de los grupos (GTE, PA-RAST), entendiendo que la información intercambiada solo será utilizada para mejorar la seguridad operacional del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM
- ▶ El intercambio de datos entre el GTE y el RASG-PA deberá hacerse de una manera que no comprometa la disponibilidad futura de los datos, tomando en consideración la necesidad de utilizar los datos solo para identificar tendencias regionales, analizar sistemáticamente las causas, sin especificar ningún espacio aéreo, operador o proveedor de servicios.



INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL GANP

- ▶ KPI 20 - Número de accidentes aéreos
- ▶ KPI 21 - Número de incursiones en la pista
- ▶ KPI 22 - Número de salidas de pista
- ▶ KPI 23 - Número de airprox/alerta TCAS/pérdida de separación/colisiones casi en el aire/colisiones en el aire (MAC)



KPI 20 – NÚMERO DE ACCIDENTES AÉREOS

Unidades de medida:

Número de
accidentes/año

Operaciones medidas:

Accidentes de
aeronaves durante toda
las fases de vuelo que
ocurrieron en un año
dentro del
Estado/Región de
ocurrencia.



KPI 20 – NÚMERO DE ACCIDENTES AÉREOS

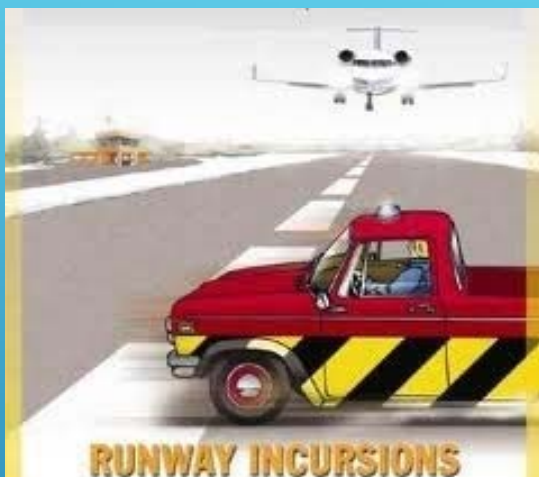
Objeto(s) caracterizado(s): el KPI generalmente se calcula para un estado o región individual (selección/agrupación basada en la geografía)

Utilidad del KPI: Medición de alto nivel del desempeño de la seguridad operacional del sistema de aviación en su conjunto.

Requisito de datos: Para cada ocurrencia notificada:

- fecha de ocurrencia
- Categoría de ocurrencia
- Estado de ocurrencia





KPI 21 – Número de incursiones en pista

Definición: Número de sucesos en un aeródromo que involucran la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de aeronaves. (Definición de taxonomía CAST/ ICAO Common Taxonomy Team (CICTT)).



KPI 21 – NÚMERO DE INCURSIONES EN PISTA

Unidades de Medida: Número de incursiones en pista / año

Operaciones medidas: El número real de incursiones en la pista en un aeródromo

Objeto(s) caracterizado(s): El KPI se calcula para aeródromo individual

Utilidad del KPI: Este KPI da una indicación del uso incorrecto o inseguro de las pistas y de la mejora del rendimiento de seguridad en la pista.

Requisito de datos: Para cada suceso notificado: Fecha del suceso y Aeropuerto del suceso

Proveedores de fuentes de datos: Aeropuertos y aerolíneas



KPI 21 – NÚMERO DE INCURSIONES DE PISTA

Fórmula/ algoritmo: Contar el número de incursiones en la pista:

- a) la fecha local de ocurrencia entre el 01 de enero y el 31 de diciembre del año en cuestión; y
- b) las circunstancias de la ocurrencia coinciden con la definición de RI; o se ha determinado que la categoría de suceso es incursión en la pista – vehículo, aeronave o persona.



KPI 22 – NÚMERO DE EXCURSIÓN DE PISTA

Definición: Número de desvíos o rebasamientos de la superficie de la pista

Unidades de Medida: Número de salidas de pista / año

Operaciones medidas:

- Sólo aplicable durante la fase de despegue o aterrizaje.
- La excursión puede ser intencional o no intencional. Por ejemplo, el desvío deliberado para evitar una colisión, provocado por una incursión en la pista. En este caso, codifique ambas categorías.



KPI 22 – NÚMERO DE EXCURSIÓN DE PISTA

Objeto(s) caracterizado(s): El KPI se calcula para aeródromo individual

Utilidad del KPI: Este KPI da una indicación del uso incorrecto o inseguro de las pistas y del desempeño de la seguridad mejora en la pista.

Requisito de datos: Para cada ocurrencia notificada:

Fecha de ocurrencia y Aeropuerto de ocurrencia



KPI 23 – NÚMERO DE AIRPROX/ALERTA TCAS/PÉRDIDA DE SEPARACIÓN/COLISIONES CASI EN EL AIRE/COLISIONES EN EL AIRE (MAC)

Definición: Número de airprox, alertas TCAS, pérdida de separación así como cuasi colisiones o colisiones entre aeronaves en vuelo.

Unidades de medida: Número de airprox/alerta TCAS/pérdida de separación/colisiones casi en el aire/colisiones en el aire (MAC) / año

Operaciones medidas:

- Incluye todas las colisiones entre aeronaves mientras ambas aeronaves están en el aire.
- Se incluyen tanto los sucesos relacionados con el control del tránsito aéreo como los relacionados con la separación de la tripulación de cabina.
- Aquí se incluyen alertas TCAS genuinas



KPI 23 – NÚMERO DE AIRPROX/ALERTA TCAS/PÉRDIDA DE SEPARACIÓN/COLISIONES CASI EN EL AIRE/COLISIONES EN EL AIRE (MAC)

Definición: Número de airprox, alertas TCAS, pérdida de separación así como cuasi colisiones o colisiones entre aeronaves en vuelo.

Unidades de medida: Número de airprox/alerta TCAS/pérdida de separación/colisiones casi en el aire/colisiones en el aire (MAC) / año

Operaciones medidas:

- Incluye todas las colisiones entre aeronaves mientras ambas aeronaves están en el aire.
- Se incluyen tanto los sucesos relacionados con el control del tránsito aéreo como los relacionados con la separación de la tripulación de cabina.
- Aquí se incluyen alertas TCAS genuinas



KPI 23 – NÚMERO DE AIRPROX/ALERTA TCAS/PÉRDIDA DE SEPARACIÓN/COLISIONES CASI EN EL AIRE/COLISIONES EN EL AIRE (MAC)

Variante 1: Número de airprox

Variante 2: alertas TCAS

Variante 3: pérdida de separación

Variante 4: casi colisiones en el aire

Variante 5: colisiones en el aire (MAC)



KPI 23 – NÚMERO DE AIRPROX/ALERTA TCAS/PÉRDIDA DE SEPARACIÓN/COLISIONES CASI EN EL AIRE/COLISIONES EN EL AIRE (MAC)

Objeto(s) caracterizado(s): El KPI se calcula para volúmenes de espacio aéreo designados por el Estado.

Utilidad del KPI: Este KPI da una indicación de la mejora del desempeño de la seguridad en el aire.

Requisito de datos: Para cada ocurrencia notificada: Fecha de ocurrencia y FIR de ocurrencia

Proveedores de fuentes de datos: ANSP y aerolíneas

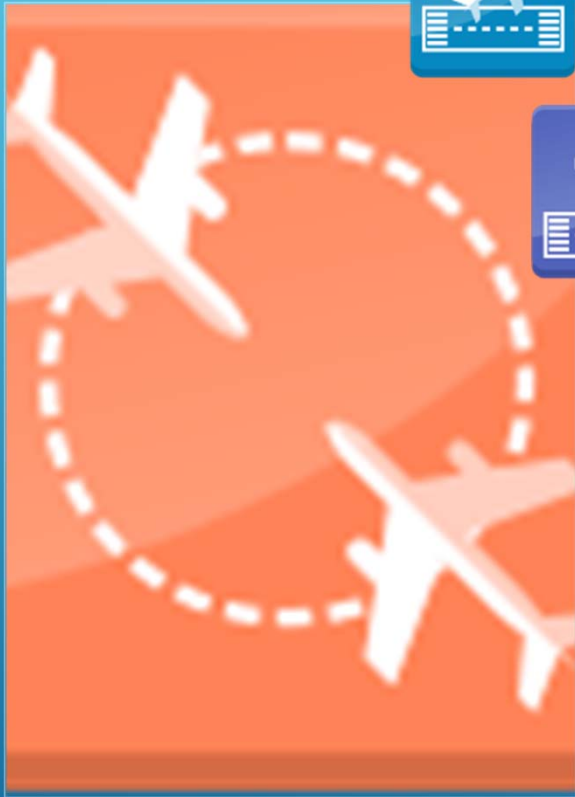


KPI 23 – NÚMERO DE AIRPROX/ALERTA TCAS/PÉRDIDA DE SEPARACIÓN/COLISIONES CASI EN EL AIRE/COLISIONES EN EL AIRE (MAC)

Fórmula/algoritmo: Cuente el número de airprox, alertas TCAS, pérdida de separación así como casi colisiones o colisiones entre aeronaves en vuelo:

- a) la fecha local de ocurrencia entre el 01 de enero y el 31 de diciembre del año en cuestión;
- b) las circunstancias de la ocurrencia coinciden con la definición de CICTT 'MAC'; y
- c) se ha determinado que la categoría de suceso es airprox/alerta TCAS/pérdida de separación/colisiones casi en el aire/colisiones en el aire (MAC).





MUCHAS GRACIAS POR LOS COMENTARIOS

