



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/22
22/04/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación
aérea
5.3 Implementación de asuntos de navegación aérea**

**PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL FORMATO MUNDIAL DE NOTIFICACIÓN DEL ESTADO DE LA
SUPERFICIE DE LA PISTA (GRF) EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE CENTROAMERICA**

(Presentada por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, Estados Miembros de COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO

La Seguridad Operacional en la Pista (RS) es una prioridad mundial. Las excursiones de pista (RE) es la categoría de accidente con mayor riesgo dentro de RS y seleccionada por RASGPA como categoría de riesgo prioritaria. El principal factor contribuyente es la Acción de frenado pobre. A partir de lo anterior, la OACI ha establecido como mediada de mitigación, el nuevo formato global de reporte (GRF), lo que ha dado origen a la presente Nota de Estudio para el proceso de implantación. El proceso de implantación del GRF consta de 6 fases:

1. Fase I – Coordinación preliminar e información
2. Fase II – Entrenamiento teórico
3. Fase III – Entrenamiento práctico
4. Fase IV – Elaboración o actualización de procedimientos
5. Fase V – Gestión del cambio
6. Fase VI – Ajustes a procedimientos e implantación final

Cada Estado definirá las fechas de inicio y fin de implantación de cada etapa.

<i>Acción</i>	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 3 – Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional• Anexo 6 – Operación de aeronaves, Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones y Parte II – Aviación general internacional• Anexo 8 – Aeronavegabilidad• Anexo 14 – Aeródromos, Volumen I – Diseño y operaciones de aeródromos• Anexo 15 Servicios de información aeronáutica• Circular de asesoría ACSA 001/2020 Rev. 1 – Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista

1. Introducción

1.1 El proceso de la implantación del GRF en los Estados es un requerimiento que se encuentra establecido en el Anexo 3, Anexo 6 Parte I, Anexo 8, Anexo 14 y Anexo 15. La implantación del Informe del Estado de la Superficie de la Pista (RCR por sus siglas en inglés) requiere una serie de pasos bien estructurados en todas las disciplinas. Tanto los inspectores de la autoridad de aeródromos, servicios de navegación aérea y operaciones, así como los proveedores de servicios aeroportuarios, de navegación aérea y las líneas aéreas, deben trazar un rumbo en común para la implantación ordenada del RCR con el mínimo de riesgos asociados en el cambio. La gestión del cambio será incluida en el desarrollo del plan de implantación.

2. Pasos para un plan de implantación GRF

2.1 El proceso de implantación GRF consta de seis fases, las cuales se describen a continuación:

Fase 1 – Coordinación preliminar e información

2.2 Desarrollar un plan inicial de implantación. Una vez que el plan inicial se desarrolló, este se presenta ante la Autoridad con el objetivo de que sea aprobado. Posterior a esto se nombra un coordinador del plan de implantación y es él, quien se reúne con las áreas interesadas para que estas asignen un punto focal en representación de cada una de las áreas (ANS, AGA, OPS). Se realiza un análisis de riesgo latente para identificar lo que se tiene, cuál será el riesgo; se realiza un análisis de brechas para identificar qué hace falta en cada una de las áreas antes mencionadas. Se debe de notificar a la OACI la diferencia de la fecha en la que se va a implementar el GRF por los medios adecuados. Posterior a la notificación, elaborar un AIC con la fecha propuesta de implantación del GRF. Las diferentes áreas se reúnen con la finalidad de elaborar y desarrollar el material guía para su debida publicación. Y esta fase 1 concluye con la elaboración del material de entrenamiento.

Fase 2 – Entrenamiento teórico

2.3 El grupo de coordinación se reúne para revisar el material de entrenamiento, el cual será utilizado para entrenar a los instructores de las diferentes áreas. Posterior a su revisión, se brindará el entrenamiento al personal del ente regulador de las diferentes áreas (AGA, ANS y OPS). Una vez finalizado el entrenamiento se identificarán las personas apropiadas en cada área para ser formados como instructores, los cuales se encargarán de formar al personal de los proveedores de servicio o bien a la industria (operador) si así lo requiere.

Fase 3 – Entrenamiento práctico

2.4 Se realizarán los primeros talleres prácticos los cuales se podrían considerar como la primera parte de un “On the job training” (OJT), en el cual el personal que ya ha cumplido con la parte teórica empieza a participar en entrenamientos prácticos llamados ejercicios de mesa.

Fase 4 – Elaboración o actualización de documentos

2.5 La industria y los proveedores de servicios deben elaborar sus procedimientos en los cuales incluirán los aspectos relativos al snowtam. Una vez elaborados, estos deben socializarse con el personal de las áreas involucradas.

Fase 5 – Gestión del cambio

2.6 Elaboración de un análisis de riesgo residual, el cual será producto del riesgo que se genera posterior a todas las barreras y formas de mitigación que se establecieron en las fases anteriores del plan de implantación. Promoción del cambio a realizar. Desarrollar la planificación, ejecución de pruebas y simulacros con los involucrados de las áreas interesadas, esta etapa de la fase 5 es conocida como el “On the job training” concreto. Posterior a esto y por medio de los resultados se identificarán las fallas y las oportunidades de mejora de las mismas.

Fase 6 – Ajustes a procedimientos e implantación final

2.7 Una vez detectadas las fallas se realizan ajustes a los procedimientos. Se establece un periodo de prueba de la implantación en el cual se generarán los códigos y los snowtam (los cuales no se publicarán en el sistema). Una vez finalizada la etapa de prueba, se da inicio a la operación con la industria, proveedores de servicios y demás áreas involucradas.

3. Conclusiones

3.1 Para dar cumplimiento a los requerimientos de la OACI con respecto al proceso de implantación del formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF) establecido en los Anexos 6, 10 y 14, se hace necesario el establecimiento de una hoja de ruta regional que aborde los elementos de implantación de manera integral y eficaz.

3.2 Generar el apoyo y orientación de la OACI en el proceso de implantación se convierte en una necesidad para la región a fin de asegurar las mejores prácticas y recomendaciones de la OACI.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se pide a la reunión que se promueva obtener apoyo y orientación por parte de la OACI para el proceso de Implantación del GRF en los Estados Miembros de Centroamérica.