

**Trigésimo Sexto Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América
Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (RASG-PA ESC/37)**

Ciudad de México, 25 y 26 de mayo de 2022

Resumen de las discusiones

Fecha	25 y 26 de mayo de 2022
Lugar	Ciudad de México
Apertura	<p>A la Reunión asistieron 35 participantes de 7 Estados y 8 organizaciones internacionales y la industria (véase el Apéndice A).</p> <p>Los Sres. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional SAM y Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional de NACC dio la bienvenida a los participantes y mencionando la importancia y relevancia de poder reunirnos nuevamente en persona desde el inicio de la pandemia del Covid-19. Mencionaron igualmente que el RASG-PA continúa evolucionando y cobrando mayor relevancia para la resolución de los problemas de seguridad operacional de la Región.</p> <p>Los Sres. Wagner de Souza (Brasil), Copresidente en representación de los Estados, y Javier Vanegas (CANSO), Copresidente en representación de la Industria y las Organizaciones Internacionales, dieron la bienvenida a los participantes y coincidieron en manifestar que futuro del RASG-PA es promisorio y destacaron que la agenda contenga diversos proyectos de seguridad operacional.</p> <p>El Sr. Rabbani se desempeñó como Secretario de la Reunión y fue asistido por el Sr. Javier Puente, Oficial Regional de Implementación de la Seguridad Operacional de la Oficina Regional SAM y los Oficiales participantes de la Oficina NACC.</p>
Asuntos de discusión	<p>Aprobación de la agenda provisional</p> <p>De acuerdo con la NE/01, la Reunión aprobó la agenda y el programa de trabajo tentativo para la Reunión.</p>
Asunto 1:	<p>Aspectos relacionados con el funcionamiento interno de RASG-PA</p> <p><i>Informe del Equipo de Monitoreo y Reporte de la Seguridad Operacional (SMRT)</i></p> <p>1.1 Bajo la NE/02, el coordinador del SMRT proporcionó una actualización sobre el desarrollo de sus entregables. Mencionó que el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) que contiene datos de 2021, estaba es su última fase de revisión y que sería distribuido al Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA, en las próximas semanas, a través del procedimiento de mecanismo expreso, para recopilar comentarios de los miembros.</p> <p>1.2 A continuación se presentó la actualización del Dashboard del RASG-PA con datos provistos por las Oficinas Regionales NACC y SAM, correspondientes al primer trimestre de 2022. La Secretaría, mediante la NI/01, informó sobre el procedimiento para acceder al Dashboard del RASG-PA, a través del Portal Seguro de la OACI.</p> <p><i>Informe del Equipo Regional Panamericano de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)</i></p> <p>1.3 Bajo la NE/03, los Copresidentes del PA-RAST informaron sobre los resultados de la Reunión PA-RAST/55 celebrada en la Ciudad de México el 23 y 24 de</p>

mayo de 2022. Resaltaron especialmente los acuerdos alcanzados con la finalidad de dar mayor dinamismo a las tareas del equipo. Se acordó un plan de trabajo ambicioso para la mitigación de los riesgos y la producción oportuna de entregables.

1.4 Se solicitó al ESC la presentación de una Nota de Estudio extemporánea, luego de del ESC/37, que incluya todos los acuerdos alcanzados durante el PA-RAST/55, así como las modificaciones a su estructura y funcionamiento. Dicha solicitud fue aprobada por el ESC.

1.5 Los principales aspectos que serán incluidos en dicha Nota de Estudio son los siguientes:

- Incorporación de la figura de Co-Presidentes en representación de los Estados y la Industria;
- Desarrollo de proyectos de mitigación de riesgos no asociados a las Categorías de Alto Riesgo (HRCs);
- Secretaría del equipo a cargo de la OACI, incluyendo la solicitud de los fondos que demande dicho cambio;
- Posibilidad de contar con interpretación simultánea en las reuniones del PA-RAST, incluyendo la solicitud de los fondos que demande esta incorporación;
- Modificaciones al proceso de general de implementación de Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CSTs);
- Enmiendas al Manual de Procedimientos del RASG-PA para incluir las modificaciones propuestas.

Asunto 2:

Procesos de gestión de la seguridad operacional del RASG-PA

Propuesta de Proyecto NACC para la Implementación del SSP

2.1 La Nota de Estudio 4 se refiere a un proyecto para apoyar a los Estados en la implementación efectiva del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), basado en la Estrategia de Implementación Regional SSP de la Oficina NACC.

2.2 Con relación a la Propuesta de Proyecto NACC para la Implementación del SSP la reunión aprobó la propuesta y acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION RASG-PA ESC/37/C1		APOYO A LA IMPLEMENTACION DEL SSP EN LA REGION CAR	
Qué: Con el fin de mejorar la implementación de un SSP efectivo entre los Estados CAR, la Reunión aprueba la asignación d recursos del RASG-PA al Proyecto de Implementación del SSP descrito en el Apéndice A de la NE/04. Cuánto: (35,500 USD)		Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.	
Porqué: Para proveer asistencia técnica y orientación a los Estados, para la implementación de un SSP efectivo.			
Cuándo: Inmediatamente		Estado: Válida	
Quién: Oficina Regional NACC		Marcelo Orellana (NACC)	

Criterios para la evaluación de propuestas de proyectos a ser financiados por el RASG-PA

2.3 Durante la reunión se intercambiaron criterios relacionados con la revisión y la aprobación de las propuestas de proyectos que solicitan recursos financieros del RASG-PA. La reunión acordó que es necesario definir ciertos criterios para el análisis y la priorización en la asignación de recursos.

2.4 Los miembros del ESC comentaron sobre algunas consideraciones relativas al uso de los recursos financieros del RASG-PA. Señalaron que es una señal positiva que los diferentes miembros y equipos del RASG-PA presenten solicitudes de fondos para los proyectos del RASG-PA para apoyar el fortalecimiento de la seguridad operacional en la región.

2.5 Se indicó, sin embargo, que era importante recordar que dichas solicitudes deben estar relacionadas con actividades que tengan un impacto directo en la seguridad operacional y no en actividades que versan exclusivamente en temas de cumplimiento, para los cuales las Oficinas Regionales NACC y SAM tienen otras fuentes de financiamiento.

2.6 Se destacó igualmente el rol de decisión del Comité Ejecutivo (ESC) sobre las cuestiones relacionadas con el uso de recursos del RASG-PA, y se enfatizó que todas las solicitudes deben contener la información requerida por la Política para la Movilización de Recursos Financieros del RASG-PA, así como suficiente detalle para identificar el impacto que tendría la actividad propuesta en los KPIs del RASG-PA.

2.7 Se acordó sobre la necesidad de definir las condiciones y criterios que deberían ser tomados en cuenta por el ESC al momento de evaluar las solicitudes de recursos. Luego de un interesante debate e intercambio, la Reunión consensuó los siguientes aspectos:

- a) Los recursos del RASG-PA provenientes de los donantes conforman un presupuesto único, cuya gestión administrativa está a cargo de la Secretaría del RASG-PA, en coordinación con la Oficina Regional NACC, pero cuya disposición y ejecución está a cargo del ESC, en virtud al contenido del Manual de Procedimientos del RASG-PA y de la Política para la Movilización de Recursos Financieros.
- b) Una vez que las propuestas de proyectos son aprobadas por el ESC, la ejecución de los recursos está sujeta a los procedimientos administrativos de la OACI. Las Oficinas Regionales NACC y SAM coordinarán internamente para asegurar que los recursos aprobados estén disponibles para su ejecución donde corresponda.
- c) Se requiere de condiciones y criterios definidos para la consideración, evaluación y priorización de las solicitudes de recursos financieros.
- d) Todas las solicitudes deben estar directamente alineadas con la misión del RASG-PA y tener una relación directa con sus indicadores clave de seguridad operacional (SPIs).
- e) El ESC no aprobará la movilización de recursos más allá de la Reunión ESC/37, hasta que cuente con los criterios a los que se refiere el párrafo 2.5 del presente informe.

2.8 En este sentido, la Reunión acordó la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA ESC/37/D1		CRITERIOS PARA LA EVALUACION DE PROPUESTAS DE PROYECTOS QUE REQUIEREN FONDOS DEL RASG-PA	
Qué: Con la finalidad de proveer al ESC lineamientos para la consideración, evaluación, priorización y aprobación/rechazo de las solicitudes de recursos financieros, un grupo AD-HOC desarrolle un borrador de los “Criterios para la evaluación de solicitudes de fondos del RASG-PA” para ser aprobados por el ESC.		Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.	
Porqué: Para contar con un criterio uniforme para la evaluación de todas las propuestas de proyectos que requieren recursos financieros del RASG-PA.			
Cuándo: Agosto de 2022.		Estado: Válida	
Quién: CANSO USA		Javier Vanegas Warren Randolph	

Solicitud de fondos para el proyecto NACC AIG llave en mano

2.9 Bajo la NE/04 la Secretaría presentó el proyecto dirigido a apoyar a México y a los Estados de América Central y el Caribe, en la implementación de los requisitos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

2.10 Luego del intercambio y análisis, y habiendo identificado la disponibilidad de otras fuentes de financiamiento del proyecto AIG, se acordó que no asignarían recursos del RASG-PA a dicho proyecto en este momento.

Experiencia ampliada del proyecto RASG-PA “De visual a PBN” en la región CAR

2.11 Bajo la NE/06 se presentó una propuesta para la implementación de PBN en una pista visual de la Región del CAR. Se recordó que esta propuesta había sido comentada durante la reunión anterior del ESC. La propuesta fue formulada siguiendo las lecciones aprendidas de la experiencia en la Región SAM, para probar las inferencias y recomendaciones logradas en la experiencia previa.

2.12 La reunión comentó sobre los resultados positivos de la implementación del proyecto en SAM y las posibilidades y beneficios que este tipo de iniciativas ofrece a los distintos Estados de la Región. Diversos miembros manifestaron su apoyo al proyecto. La reunión a continuación acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION RASG-PA ESC/37/C2		EXPERIENCIA AMPLIADA DEL PROYECTO RASG-PA “DE VISUAL A PBN” EN LA REGIÓN CAR	
Qué: Que, con el fin de ampliar los resultados y las consecuencias del anterior Proyecto “Visual a PBN” realizado en la Región SAM, el RASG-PA aprueba el despliegue de un Proyecto similar en un aeropuerto de México. Los posibles aeropuertos candidatos son MMCB, MMAA, MMPR y similares. Para ello, la Oficina Regional NACC de la OACI deberá: a) coordinar con el Proyecto SAM “Visual a PBN” para realizar un despliegue similar al del		Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.	

<p>Proyecto, pero incluyendo las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas hasta el presente;</p> <p>b) trabajar con los socios de la industria y México en el mejor aeropuerto para el despliegue del Proyecto CAR; e</p> <p>c) informar a la Plenaria de la Reunión RASG-PA/12 sobre la planificación y el avance del despliegue del Proyecto.</p>	
<p>Porqué: Para apoyar la enmienda de la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI para incorporar las “pistas visuales con operaciones comerciales” a las metas de la resolución.</p>	
<p>Cuándo: Aprobación del proyecto: Inmediata Ítem c): RASG-PA/12</p>	<p>Estado: Válida</p>
<p>Quién: Oficina Regional NACC</p>	<p>Sereya Schotborgh</p>

Propuesta de proyecto de apoyo a la implantación del RST para las Regiones CAR y SAM

2.13 Bajo la NE/07, la Secretaría presentó el proyecto que apunta a implementar y fortalecer diversos Equipos de Seguridad en Pista (RST) en las Regiones CAR y SAM para el 2025.

2.14 En general, el proyecto recibió el apoyo de los miembros del ESC. Durante el intercambio se comentó sobre la importancia de definir los criterios de selección de los aeródromos en donde se planea implementar los RSTs. Igualmente se resaltó la importancia de contar con un mecanismo de medición de la efectividad de los RSTs una vez que se implementan.

2.15 Al respecto se señaló que el proyecto ayudará a identificar las mejores prácticas, y que, con relación a los KPIs del RASG-PA, se espera lograr una reducción del número total de ocurrencias, así como incrementar el número y el porcentaje de aeródromos con RST.

2.16 Finalmente, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION RASG-PA ESC/37/C3	IMPLEMENTACION DE RST EN LAS REGIONES CAR Y SAM
<p>Qué:</p> <p>Respaldar el Proyecto de Implementación del RST CAR y SAM según el apéndice C de este reporte y aprobar los fondos solicitados para las fases 0 y 1 del proyecto.</p> <p>¿Cuánto? USD 15000 para el año 1 (Fases 0 y 1)</p>	<p>Expected impact:</p> <p><input type="checkbox"/> Political / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Economic</p> <p><input type="checkbox"/> Environmental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.</p>
<p>Porqué: Tomar acciones para promover la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad operacional en las pistas en aeródromos internacionales seleccionados CAR & SAM, en respuesta al Mandato del Proyecto (Conclusiones RASG-PA ESC/36/C1 y RASG-PA11/C5/2021) y las metas del RASG-PA.</p>	
<p>Cuándo: Informar sobre el progreso a la Reunión RASG-PA/12</p>	<p>Estado: Válida</p>

Quién:	Oficina Regional SAM (Secretaría) Oficina Regional NACC	Fabio Salvatierra Fabiana Todesco
---------------	--	--------------------------------------

Plan de Implementación Detallado (DIP) de CFIT de IATA/OACI

2.17 Bajo la NE/08 la Secretaría presentó los datos que indican que el número de *Ground Proximity Warnings* es muy alto en Latinoamérica. La IATA ha desarrollado un DIP cuya implementación estará a cargo de IATA y OACI.

2.18 El proyecto está dividido en 2 fases. La primera consiste en recolección de información, y la segunda, consiste en la elaboración y ejecución de un plan de acción y su respectiva implementación.

2.19 Este proyecto es complementario a las actividades que el PA-RAST está realizando sobre CFIT.

2.20 El proyecto recibió el respaldo de la reunión, y acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION		APOYO AL PROYECTO CFIT DIP DE IATA/ICAO	
RASG-PA ESC/37/C4			
Qué:	Que la IATA y la OACI finalicen la medición de referencia descrita en la Fase I de la propuesta sobre CFIT/GPWS antes del final de 2022.	Expected impact:	<input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué: Para reducir el riesgo de accidentes CFIT, por medio de la reducción de activaciones del GPWS.			
Cuándo:	Informar sobre el progreso a la Reunión RASG-PA/12	Estado:	Válida
Quién:	Oficinas Regionales SAM (Secretaría) Oficina Regional NACC IATA	Javier Puente Sereya Schotborgh Fernando Rojas	

Proyecto para la mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica

2.21 Bajo la NE/09 la Secretaría explicó que el proyecto tiene como objetivo implementar una estrategia eficiente y sostenible para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo de la región Panamericana, identificando aquellos Estados que podrían representar el mayor riesgo en términos de seguridad operacional.

2.22 Luego de recibir una explicación detallada sobre el proyecto, se comentó sobre las diferencias entre los proyectos de seguridad operacional basadas en rendimiento, y aquellos basados en cumplimiento, y sobre cuáles proyectos deberían ser gestionados por la Oficinas Regionales y cuáles por el RASG-PA.

2.23 Se comentó que, si bien este proyecto tiene un componente importante de seguridad operacional y que actualmente los bajos niveles de competencia lingüística en la Región representan un riesgo para las operaciones aéreas, la propuesta podría beneficiarse de datos adicionales que sustenten el requerimiento. Para ello, el ESC determinó que el PA-RAST podría aportar al proyecto con un análisis basado en datos, y a partir de dicho ejercicio elevar una recomendación al ESC. En tal sentido, se aprobó la siguiente Conclusión:

DECISION		COMPETENCIA LIGUISTICA EN LOS ATS	
RASG-PA ESC/37/D2			
Qué: Que con la finalidad de identificar el nivel de riesgo que representa el nivel actual de competencia lingüística, para las operaciones aéreas en la Región Panamericana, el PA-RAST: a) Lleve a cabo una revisión de la propuesta de proyecto y analice datos adicionales sobre el particular; y b) Presente el resultado de su evaluación en la Reunión RASG-PA/12.		Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.	
Porqué: Para reducir el riesgo de accidentes provocado por deficiencias de competencia lingüística.			
Cuándo: RASG-PA 12		Estado: Válida	
Quién: PA-RAST		Gerardo Hueto/Santiago Saltos/Michael Roy	

Acciones de mitigación de la seguridad operacional en el Área de Control Terminal (TCA) del Valle de México

2.24 Bajo la NE/11 la Secretaría presentó el proyecto que tiene como objetivo la identificación e implementación de acciones de mitigación de riesgo frente a la degradación progresiva de la seguridad operacional en el Área de control (CTA) del Valle de México.

2.25 Los comentarios de la reunión estuvieron enfocados principalmente en el rol de México para resolver y/o identificar una solución temprana para el problema, y particularmente debido a las múltiples reuniones previas para mitigar el riesgo que presenta la situación planteada.

2.26 Se sugirió igualmente la posibilidad de remitir los antecedentes al PA-RAST para un análisis complementario de los datos. Al respecto, los representantes del PA-RAST manifestaron que los datos existen, y que el PA-RAST tiene la mejor intención en apoyar, pero que lamentablemente el Estado no respondió adecuadamente.

2.27 Se mencionó sobre la importancia de concentrar los esfuerzos para evitar la duplicación esfuerzos y proliferación descontrolada y descoordinada de acciones de mitigación.

2.28 Se acordó finalmente que, en base a los datos disponibles, el PA-RAST prepare un informe para el ESC con los antecedentes y sus recomendaciones sobre las posibles acciones de mitigación, y formuló la siguiente Decisión:

CONCLUSION		MITIGACIÓN DE RIESGOS EN EL AREA DE CONTROL TERMINAL (TCA) DEL VALLE DE MÉXICO	
RASG-PA ESC/37/C5			
Qué: Con la finalidad de apoyar con el análisis de datos sobre los eventos de seguridad operacional reportados en el Control de Área (CTA) del Valle de		Expected impact: <input type="checkbox"/> Political / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Economic <input type="checkbox"/> Environmental	

México, el PA-RAST desarrolle un informe para el ESC con las posibles acciones de mitigación.	<input checked="" type="checkbox"/> Operational/Tech.
Porqué: Para apoyar en la mitigación de los riesgos de seguridad operacional en el Control de Aérea (CTA) del Valle de México.	
Cuándo: 31 de julio de 2022	Estado: Válida
Quién: PA-RAST	Gerardo Hueto/Santiago Saltos/Michael Roy

Estado de los proyectos del RASG-PA (NI/03)

Proyecto “Visual a PBN”

2.29 Bajo la NI/03 la Secretaría informó sobre la conclusión del proyecto “Visual a PBN” en Colombia, y mostro los alentadores resultados obtenidos. La NI/03 contiene los detalles sobre los cambios logrados en diversos KPIs de seguridad operacional. Igualmente, la presentación con el resumen del proyecto y los resultados se encuentra disponible en el sitio web de la reunión ESC/37.

2.30 La reunión manifestó su satisfacción con los resultados del proyecto y agradeció a todos los que colaboraron con su realización.

Proyecto FDAP

2.31 De la misma manera, se informó que el proyecto sobre Análisis de Datos de Vuelo (FDAP) también estaba concluido, pero que la publicación de la Enmienda al Anexo 6 Parte I donde se incorpora, se producirá en el año 2024.

2.32 Ante las reiteradas postergaciones relacionadas con el tratamiento e incorporación de la enmienda, la Secretaría debe realizar las gestiones correspondientes para que la OACI garantice que las fechas de incorporación (2024) y vigencia (2026) de la enmeinda, se mantengan y no están sujetas a nuevas modificaciones.

2.33 En este sentido, el RASG-PA debería comunicar su inconformidad al Consejo de la OACI, en relación con la excesiva demora en el tratamiento de esta propuesta, y la imposibilidad, hasta el momento, de ver materializada la incorporación de la enmienda en el Anexo . 6.

Coordinación RASG-PA/GREPECAS

Reunión plenaria consecutiva de RASG-PA y GREPECAS (NE/04)

3.1 Bajo la NE/04, se informó a la reunión que las reuniones Consecutivas RASG-PA/GREPECAS del 2022 se realizarán en la Ciudad de Salvador Bahía, Brasil de la siguiente manera:

- a) Decimosegunda Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/12)
Salvador, Bahía, Brasil, 14 – 15 de noviembre de 2022
- b) Segunda Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA
Salvador, Bahía, Brasil, 15 de noviembre de 2022 (13h00 hora local)
- c) Vigésima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/20)
Salvador, Bahía, Brasil, 16 – 18 de noviembre de 2022

Asunto 3:

Asunto 4:

Otros asuntos

Estado financiero de RASG-PA (NI/06)

4.1 Bajo la NI/06, la Reunión tomó nota del estado financiero actualizado del RASG-PA presentado por la Secretaría.

Appendix A – List of participants

**Thirty Seventh Regional Aviation Safety Group — Pan America Executive Steering Committee Meeting
Trigésimo Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la
Aviación — Panamérica**

(RASG-PA ESC/37)

Mexico City, Mexico, 25 to 26 May 2022 / Ciudad de México, México, 25 al 26 de mayo de 2022

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

1. Anthony Kirchner

BRAZIL/BRASIL

2. Wagner de Souza
3. Jorge Ávila

CANADA/CANADÁ

4. Andrew Larsen

CHILE

5. César A. Mc-Namara

COLOMBIA

6. Francisco Ospina

MEXICO/MÉXICO

7. Leonardo Martínez
8. Sandra Carrera
9. Diego Rivera
10. Pablo Carranza

PANAMA/PANAMÁ

11. Aixa Alvarado
12. Ivette Iturrado

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

13. Nicholas Reyes
14. Warren Randolph

15. Gerardo Huet

16. Michelle Westover

ACI-LAC

17. María Elena Sandoval

AIRBUS

18. Rudy Quevedo
19. Santiago Saltos

ATR

20. Géraud De Rivals-
Mazeres

BOEING

21. Kalan Guiley
22. Fabio Catani
23. Mike Snover

CANSO

24. Javier Vanegas

EMBRAER

25. Paulo Manoel Razaboni

IATA

26. José Antonio Ruiz
27. Floyd Abang

IFALPA

28. Heriberto Salazar

ICAO/OACI

29. Melvin Cintron
30. Fabio Rabbani
31. Julio Siu
32. Javier Puente
33. Marcelo Orellana
34. Sereya Schotborgh
35. Ernie Snyder

APÉNDICE - B

Nombre del Proyecto:	Implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en la Región CAR		
Fecha:	06/04/2022	Área de interés: Other	Versión: 0
Autor:	Oficina Regional NACC de la OACI		
Auspicio del Proyecto:	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)		
Usuario Principal:			
Cliente:	Estados CAR		
Identificación del Proyecto:	SAFETY-SSP 2022-01		
Enlace Documento:			

Nota: Este documento es válido solamente en el día en que se imprima

1. Sumario Ejecutivo

Con base en el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), se insta a los Estados a desarrollar sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional e implementar su gestión de la seguridad operacional, implementada de manera colectiva a través de un SSP. Una de las metas clave del GASP es la Meta 3 dirigida a los Estados individuales y convoca a la implementación de SSP efectivos.

Desde 2019, las regiones NAM/CAR adoptaron una Estrategia de implementación basada en el estado del avance que se muestra en las Preguntas de Protocolo (PQ) fundamentales del SSP. La Estrategia fue aprobada para su implementación por todos los Directores Generales NACC por medio de la conclusión *NACC/DCA/7/6 IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA SSP NACC*. En la Región CAR se ha identificado una implementación limitada o no efectiva del SSP, lo que ha retrasado más su implementación debido al impacto de la Pandemia del COVID-19.

Con el avance del proceso de normalización en las operaciones aéreas, la Oficina Regional NACC de la OACI propone un Proyecto de implementación del SSP para retomar el seguimiento de aquellos Estados que, por su puntaje según el *"SSP Foundation"*, se posicionan en un porcentaje de cumplimiento de Implementación Efectiva (EI) del 95 % o más (NIVEL 1) será el enfoque de la asistencia en 2022 con el apoyo de los Estados campeones del SSP como Canadá, así como en las demás actualizaciones del SSP para todos los demás Estados del NIVEL, incluyendo la revisión de la documentación y el objetivo de la documentación de orientación y clave para el despliegue de un SSP efectivo.

2. Problema / Declaración de oportunidad

¿Cuáles problemas estamos tratando o cuál oportunidad estamos siguiendo?

Limitada y falta de implementación efectiva del SSP entre los Estados CAR

3. Opciones de Negocio

Análisis y recomendación razonada por las opciones de negocio de base con respecto a: no hacer nada, hacer lo mínimo o hacer algo.

- a. No hacer nada: Los Estados permanecerán más tiempo sin la capacidad de responder a los asuntos de seguridad operacional de manera oportuna y basada en el riesgo.
- b. Hacer lo mínimo: El mínimo retrasará el avance del Estado para obtener la capacidad de responder a los asuntos de seguridad operacional y mejorar la seguridad operacional general dentro del Estado, lo que también afecta el progreso de la región hacia la implementación del plan regional de seguridad operacional que requiere un enfoque sistémico para crear un marco integral de gestión de la seguridad operacional.
- c. Hacer algo: Que los Estados sean más proactivos y capaces de enfrentar los asuntos de seguridad operacional de manera oportuna y adecuada, mejorando la seguridad operacional general dentro del Estado y colaborando con otros Estados de la región.

4. Beneficios Esperados:

Los beneficios que entregue el Proyecto expresados en términos medibles con respecto a la situación tal como existe previa al proyecto.

Un SSP bien implementado es una herramienta efectiva para que los Estados mejoren sus niveles de seguridad operacional de manera sistémica y coordinada, estableciendo los parámetros y condiciones para una mejora continua.

Beneficios Principales:

- Identificación de manera oportuna de los riesgos nacionales de seguridad operacional y su mitigación
- Aumento en la EI de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI
- Mejores puntajes de EI en las actividades del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)
- Mejor comunicación entre las partes interesadas
- Aumentar la seguridad operacional general

5. Desventajas Esperadas

Resultados percibidos como negativos por una o más partes interesadas. Los perjuicios son las consecuencias de hecho de unas actividades, mientras que, por definición, un riesgo tiene cierta falta de certeza sobre si se materializará o no.

La falta de una implementación adecuada del SSP puede causar un gasto de recursos y un posible estancamiento de la seguridad operacional.

6. Objetivos del Proyecto

Los objetivos son declaraciones que describen específicamente qué se debe lograr dentro del mandato del proyecto para cumplir con la meta general del proyecto. Siempre que sea posible, los objetivos deberían ser cuantificados y “SMART” (Específicos, Medibles, Logrables, Realistas, y especificados en tiempo).

El objetivo principal del proyecto en su fase final, es alcanzar la meta de establecer e implementar el SSP en los Estados de la región CAR cumpliendo con una calificación requerida de acuerdo con el “SSP Foundation” para el 2025:

- SSP implementado siguiendo la orientación de la OACI
- Fomentar la identificación de riesgos de seguridad operacional Nacional y su mitigación

7. Declaración de alcance /resultados entregables del Proyecto

Define lo que se está produciendo. Los resultados entregables se relacionan y satisfacen los requerimientos o capacidades específicos del proyecto. Los resultados entregables deben hacer una referencia cruzada y satisfacer los objetivos del proyecto.

El presente Proyecto está formulado para su implementación de 2022 a 2023 como una etapa inicial. El alcance del mismo será para cumplir con una calificación requerida de acuerdo con el “SSP Foundation” en la Región CAR y la Estrategia de Implementación Regional NACC para SSP. Los principales entregables del Proyecto serán:

- Documento de políticas SSP completamente desarrollado por lo menos por 10% de los Estados CAR
- Desarrollar un Equipo de Implementación SSP para los Estados de habla española y otro para los Estados de habla inglesa
- Aumento de la implementación del SSP – Análisis de brecha de los Estados CAR por al menos el 20% de los Estados a mediados del 2023
- Establecimiento de la guía para un sistema de recolección y análisis de datos de seguridad operacional

8. Factores críticos de éxito

Definen lo que se requiere como condiciones necesarias para el éxito del proyecto.

- Apoyo de Estados Campeones, por ejemplo, Canadá
- Compromiso de alto nivel y participación de diferentes partes interesadas
- Compromiso de Punto Focal del Estado durante todo el Proyecto – Grupo de Implementación NACC del SSP
- Apoyo de RASG-PA (Cuadro de mando (*Dashboard*), datos, financiamiento)

9. Presupuesto/Costos/Financiamiento

Fuente y monto del financiamiento (ya sea anual o en total) que no se debe exceder

Se propone que el proyecto sea financiado por: RASG-PA, recursos propios del Estado y el Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP). En este sentido, la Propuesta de Proyecto para RASG-PA es por un total estimado de US\$35,500, como se detallada a continuación:

Actividad	Comentarios	Costo directo potencial (USD)
1. Taller sobre la Implementación del SSP – lecciones aprendidas – enfocado para los Estados en NIVEL 2 y NIVEL 3.	Revisión de <i>GAP Foundation</i> y <i>GAP Analysis Data</i> para actualizaciones y revisión de la Estrategia Regional Actualizaciones y concienciación sobre los conceptos del SSP y el enfoque de implementación	2 Especialistas en la materia (SME) para apoyar el taller junto con el RO/SAF de la Oficina Regional NACC de la OACI en la Oficina NACC para un taller de 3 días – costo estimado: USD \$7,000 (SME – DSA/boletos de avión y servicios de interpretación) 3er trimestre del 2022
2. Actualizaciones de la Estrategia NACC de Implementación SSP	En conjunto con el Estado y en estrecha coordinación con la Oficina NACC, se desarrollará y presentará una actualización a la reunión NACC/DCA en junio de 2022	Coordinación virtual y actualizaciones Mayo- June de 2022
3. Misiones de Asistencia Técnica en Sitio a dos Estados en NIVEL 1 en 2022 y a 2 Estados en NIVEL 2 en 2023.	Compartir y completar las brechas de implementación para la implementación del SSP en un Estado CAR de habla inglesa y en otro Estado de habla española, con el apoyo del SME del Estado Campeón y otros miembros del Equipo de implementación del SSP	1 SME y RO/SAF de la OACI para una misión de tres días en sitio – Estimado por misión: USD\$6,000.00. Total: US\$ 24.000 para 2022 y 2023 (mid)
4. Proporcionar apoyo virtual y orientación para el desarrollo/mejora de la documentación SSP.	El SME proporcionará la orientación respectiva al Estado para que pueda cumplir con las tareas y fechas objetivo.	SME del Estado Campeón y el Equipo de implementación del SSP – sesiones virtuales – servicio de interpretación como se requiera – costo estimado: USD \$2,000 Durante la duración del Proyecto.

Actividad	Comentarios	Costo directo potencial (USD)
5. Desarrollo/Establecimiento de un sistema de recolección y análisis de información de seguridad operacional	El SME en coordinación con la Oficina Regional NACC proporcionará orientación al Estado para poder desarrollar/establecer un Sistema de recolección y análisis de información de seguridad operacional	SME del Estado Campeón y el Equipo de Implementación SSP – sesiones virtuales – servicios de interpretación como se requieran - costo estimado: SME del Estado Campeón y SSP USD\$2,500

10. Partes interesadas / Plan de comunicaciones

Identifica los individuos/organizaciones clave que tienen un interés en el éxito del proyecto. ¿Quién se verá impactado por el proyecto, y cómo debería estar involucrado?

Individuos /Organizaciones Clave	Necesidades/Preocupaciones específicas	Acciones/Medios/Frecuencia de las Comunicaciones
RASG-PA ESC/Grupo de Implementación SSP	Seguimiento / Toma de decisiones	NE en reuniones del ESC Cuadro de mando (Dashboard)/Análisis de brechas
NACC RO/SAF 1	Seguimiento	Informes bimensuales Correo electrónico Cuadro de mando (Dashboard)/Análisis de brechas
Puntos Focales NACC del SSP / PoC	Seguimiento / Acción	Reuniones Correo electrónico Cuadro de mando (Dashboard)/Análisis de brechas
Partes interesadas involucradas (Autoridades del Estado y Organizaciones)	Seguimiento	Cuadro de mando (Dashboard)/Análisis de brechas

11. Hitos de alto nivel/horario de etapas

Identificación de las fases principales del proyecto y cuándo serán completadas

#	Fases principales del Proyecto/Hitos	Fecha de terminación
1	Análisis de brecha y actualizaciones del SSP – recopilada por la respuesta del Estado	Mayo-2022
2	Estrategia de Implementación NACC del SSP actualizada	Junio 2022
3	Taller SSP y Reunión del Grupo SSP	Agosto/septiembre de 2022
4	Misiones de implementación técnica en sitio a 2 Estados en NIVEL 1	Septiembre – diciembre de 2022
5	Misiones de Implementación Técnica en sitio a 2 Estados en NIVEL 2	Febrero/abril de 2023
6	Revisión de documentación SSP	Agosto – abril de 2023
7	Orientación sobre el sistema de recopilación y análisis de datos de seguridad operacional	Febrero/mayo de 2023
8	Siguiente fase del Proyecto de Planificación	Mayo de 2023

Implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP)					PUNTAJE del "SSP FOUNDATION"	10-11 2022	01-02 2023	03-04 2023	05-06 2023	07-08 2023	09-10 2023
Estado	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4							
República Dominicana			90.50%		100	X					
El Salvador	95.20%				100	X					
Nicaragua			61.90%		99.21		X				
Cuba			50%		98.47		X				
Costa Rica		95.20%			93.1			X			
Guatemala			81%		92.75			X			
Honduras		97.60%			92.36				X		
Bahamas	92.90%				89.61				X		
Jamaica		97.60%			87.02					X	
México					83.33					X	
Belice		95.20%			81.96						X
Trinidad y Tabago			7.10%		81.01						X

12. Criterios de aceptación

Identificar las normas de calidad y los criterios que corresponden al proyecto. Explicar cómo el plan asegurará observar estas normas y criterios.

- Implementación del SSP medidas a través de las PQ del SSPIA, avance del análisis de brechas y el *Dashboard* de RASG-PA

13. Plan de Gestión del Riesgo

Lista de los principales riesgos que confronta el proyecto. Evaluación de la gravedad (A/M/B, o alta, media o baja) según se determine por su 1) probabilidad, e 2) impacto potencial. Para cada ítem de alto riesgo, elaborar los de planes de mitigación apropiados.

#	Riesgos Principales	Evaluación	Mitigación
1	Falta de interés	H	<i>Involucrar a la parte interesada del Estado en el compromiso para cumplir con el GASP</i>
2	Falta de fondos	M	<i>Debido a los altos beneficios de esta implementación y los costos relativamente bajos, buscar el financiamiento de RASG-PA, el Proyecto Regional de la OACI (o una tercera parte interesada para apoyar el proyecto)</i>
3	Baja participación y consulta de otras partes interesadas	H	<i>Fomentar la colaboración entre los interesados y las altas autoridades de los Estados</i>

#	Riesgos Principales	Evaluación	Mitigación
4	Intercambio de datos confidenciales	M	<i>Identificar las medidas que se tomarán para proteger los datos. Adherirse únicamente a la dato de seguridad operacional.</i>

14. Organización del Equipo del Proyecto

¿Quién estará involucrado en gestionar el proyecto y cómo se inter-relacionarán?

Patrocinador del Proyecto:	Papel:	Responsable de:
RASG-PA ESC	Fondos	Seguimiento Compromiso de alto nivel al Proyecto Mandado del Proyecto
Patrocinador del Proyecto:	Papel:	Responsable de:
NACC RO/SAF1	Coordinador de despliegue	Gestionar las actividades y entregables del Proyecto Informe a RASG-PA y a NACC RD/DRD
Patrocinador del Proyecto:	Papel:	Responsable de:
Punto focal SSP asignado por el Estado /TEAM	Participante	Seguimiento a las actividades del Proyecto bajo su área de responsabilidad

15. Procedimientos de Control del Proyecto

Procesos que se anticipan para monitorear y de asegurar el avance del trabajo, incluyendo: Notificación de estado y frecuencia, reuniones de revisión (incluyendo quién y cuándo), métodos y herramientas para rastrear

- Seguimiento a reuniones de revisión
- Informes
- NE sobre reuniones de RASG-PA
- Análisis de brecha / *GAP foundation* / Cuadro de mando (*Dashboard* de RASG-PA)

APÉNDICE C



International Civil Aviation Organization
Regional Aviation Safety Group - Pan America (RASG-PA)

Nombre del proyecto:	Proyecto de Implementación RST CAR y SAM		
Fecha:	27/04/2022	Área de interés: RS	Versión: 1.5
Autor:	ICAO NACC/SAM RO		
Patrocinador del proyecto:	Plenaria del RASG-PA		
Usuario sénior:	RASG-PA ESC		
Cliente:	Estados CAR & SAM y Aeropuertos Seleccionados		
ID del Documento:	RS-RST-22-001		
Enlace del Documento:	https://www.icao.int/RASGPA/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2022-ESC37		

Nota: Este documento sólo es válido el día en que se imprimió

1. Resumen Ejecutivo

- a. La seguridad 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. El Plan global de seguridad operacional de la aviación en su edición 2020-2022 (GASP Doc. 10004) recomienda acciones de los Estados, Regiones e Industria para promover el establecimiento e implementación de Programas Estatales de Seguridad Operacional en la Pista y Equipos locales de Seguridad Operacional en la Pista.
- b. La Resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI sobre seguridad operacional en la pista instó a los Estados a tomar medidas para mejorar la seguridad operacional en la pista, incluido el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista utilizando un enfoque multidisciplinario que incluya al menos a reguladores, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves para prevenir y mitigar los efectos de salidas de pista, incursiones en pista y otros sucesos relacionados con la seguridad en la pista. Considerando que el RST es intrínsecamente un proceso de colaboración y para aumentar la implementación de equipos locales de seguridad operacional en la pista, se necesita más acción y compromiso por parte de los Estados y la industria en la implementación de este mecanismo. RASG-PA y las Organizaciones Internacionales podrían aprovechar estos esfuerzos, como parte de su compromiso con la seguridad en la pista.



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

- c. En mayo de 2021, la Reunión RASG-PA ESC #36 aprobó la conclusión (ESC/36/C1) para apoyar la implementación de RST en pan América, mediante la recopilación de datos de los Estados para preparar un plan de implementación regional. Además, en noviembre de 2021, el Plenario de RASG-PA aprobó la Conclusión (RASG-PA11/C5/2021) para la identificación de Estados/aeródromos donde se pueden llevar a cabo proyectos y actividades para apoyar la implementación y mantenimiento del RST, justificados en base a datos. para priorizar su implementación.
- d. La implementación de los Equipos de Seguridad Operacional en la Pista debe seguir la guía de Aeródromos PANS de la OACI (Doc. 9981) para la prevención de incursiones en la pista, excursiones y posibles confusiones por parte de los pilotos o conductores de vehículos a través de diferentes estrategias. Estos incluyen procedimientos para la identificación efectiva de peligros relacionados con la seguridad operacional en la pista, la mitigación de riesgos, la coordinación y cooperación entre diferentes partes interesadas, el establecimiento de planes de acción de seguridad operacional en la pista y equipos de seguridad operacional en la pista (RST), y la recopilación, compartir e intercambio de información sobre seguridad operacional.
- e. Debido al beneficio del establecimiento de este enfoque sistémico para la seguridad operacional en la pista en los aeródromos internacionales, la Región tiene la oportunidad de tomar más acciones para promover la implementación efectiva del RST local en todos los aeródromos internacionales.
- f. En este sentido, la propuesta de proyecto actual busca apoyar el establecimiento de equipos de seguridad de 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 de pista utilizando un enfoque de colaboración, el desarrollo y la implementación de planes de acción, la recopilación de datos y la promulgación de información sobre seguridad operacional en la pista mediante la entrega de una combinación de actividades, incluida la asistencia técnica directa, un mecanismo para garantizar la participación de las partes interesadas y el seguimiento mediante el monitoreo de indicadores específicos.

2. Declaración de problema/oportunidad

¿Qué problemas estamos abordando o qué oportunidades estamos persiguiendo?

- a. La seguridad en la pista (excursiones/incursiones en la pista) sigue siendo una de las principales categorías de ocurrencia de alto riesgo, siendo las Excursiones en la pista una de las más significativas en la Región Panamericana. De acuerdo con la 11.ª edición del ASR de RASG-PA, los factores que contribuyen a las RE incluyen la gestión de la seguridad (29%), las instalaciones aeroportuarias (33%) y la acción de frenado deficiente de las pistas/calles de rodaje contaminadas (29%), que generalmente se abordan bajo el paraguas de las políticas locales. RST.
- b. *Incrementar la implementación:* Si bien la implementación del RST local se considera una solución costo-efectiva para mitigar la ocurrencia de incursiones y salidas de pista (y parte integral del SMS del operador del aeródromo), en las Regiones CAR y SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente bajo. De acuerdo con la información recabada por las Oficinas Regionales NACC y



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

SAM de la OACI, en la Región CAR solo 73 de los 146 aeródromos internacionales tienen implantado un RST, es decir el 50%. En la Región SAM, la implantación actual del RST se reporta en un 33,65%. Consulte el anexo A para obtener más información al final de este documento.

- c. *Asegurar la efectividad de los aeropuertos implementados:* Adicionalmente, algunos Estados y explotadores de aeródromos informan la implementación de RST, pero no pueden demostrar que el RST este activo y sea efectivo, o que sigue las recomendaciones internacionales y de la OACI, con resultados tangibles para reducir los riesgos de seguridad operacional en la pista.
- d. Considerando que, un RST es intrínsecamente un proceso de colaboración y para aumentar la implementación de equipos locales de seguridad operacional en la pista, se necesita más acción y compromiso por parte de los Estados y la industria en la implementación de este mecanismo. RASG-PA, las Organizaciones Internacionales y la Industria podrían aprovechar estos esfuerzos, como parte de su compromiso con la seguridad en la pista.

3. Opciones de negocio

Análisis y recomendación razonada de las opciones base: no hacer nada, hacer lo mínimo o hacer algo.

- a. **No hacer nada:** Los Estados/Aeropuertos seguirán con problemas de seguridad, como incursiones en pista, excursiones y posibles confusiones por parte de los pilotos o conductores de vehículos, así como una mayor probabilidad de aumento del riesgo por el aumento del número de operaciones.
- b. **Hacer lo mínimo:** Lo mínimo puede aliviar/mitigar la necesidad actual de mejorar la seguridad operacional en la pista, pero no será un enfoque sistémico para crear un marco integral de gestión de la seguridad operacional en los aeropuertos. Las oficinas regionales pueden continuar realizando esfuerzos separados para implementar RST en sus Estados; Es posible que la industria aún tenga dificultades para participar en la mayoría de los LRST, y el apoyo de organizaciones internacionales y socios de la industria, incluidos los Socios de seguridad en la pista (RSP), se distribuirá en diferentes esfuerzos (seminarios web, seminarios, asistencia directa, Go-teams de seguridad en la pista, etc.) sin una priorización clara y sin considerar el alcance regional.
- c. **Hacer algo:** los Estados/aeropuertos serán más proactivos e identificarán los puntos focales interesados en cada aeródromo internacional para la implementación de la seguridad en las pistas locales. La Propuesta de Proyecto actual tiene como objetivo tener un enfoque gradual pero sistémico para que los Estados/Aeropuertos establezcan, operen y realicen un Equipo de Seguridad Operacional en la Pista efectivo en apoyo de los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (cuando estén disponibles) y el Programa Estatal de Seguridad Operacional. Este proyecto propone una estrategia de seguimiento y “apoyo práctico” directo para apoyar la implementación de RST en aeródromos internacionales seleccionados, comenzando con aquellos aeródromos con más tráfico (más exposición) y/o con parámetros de inteligencia de datos de RASG-PA.



Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

4. Beneficios Esperados

Los beneficios que entregará el proyecto expresados en términos medibles frente a la situación existente antes del proyecto.

El RST ha demostrado ser muy exitoso en la mitigación de los riesgos de incursiones y excursiones en la pista, proporcionando una solución colaborativa, en la que los reguladores, los proveedores de servicios de navegación, las tripulaciones, las aerolíneas y los operadores de aeropuertos han contribuido positivamente a su implementación. Al final, se debe observar una mejora en el proceso de toma de decisiones y acciones tomadas para mitigar mejor los eventos relacionados con RS, reflejados en los respectivos indicadores de desempeño relacionados con RS.

Principales beneficios:

- Reducción de eventos relacionados con la seguridad en la pista (incidentes y accidentes)
- Reducir los incidentes relacionados con las siguientes categorías: contacto anormal con la pista (ARC); Impacto/ingestión de aves (BIRD); colisión con el suelo (G-COL); excursiones de pista (RE); incursiones en pista (RI); Pérdida de control en tierra (LOC-G); deficiencias de aeródromo (ADRM); Manejo en Tierra (RAMP); Vida Silvestre (WILD); Colisión con obstáculos durante despegues y aterrizajes (CTOL)
- Incremento en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI para la seguridad operacional en la pista
- Mejores puntajes de EI en las actividades del USOAP de la OACI
- Mejor comunicación entre las partes interesadas
- Promover el CAPEX relacionado con la seguridad en los aeródromos
- Aumento de la seguridad general

5. Perjuicios esperados

Resultados percibidos como negativos por una o más partes interesadas. Estos perjuicios son consecuencias reales de una actividad mientras que, por definición, un riesgo tiene cierta incertidumbre sobre si se materializará.

Una ejecución ineficaz del RST puede provocar un desperdicio de recursos y desanimar a los participantes a apoyar y participar. Este Proyecto busca hacer un seguimiento cercano para evitar esta situación y asegurar una efectividad en la ejecución del RST.

También como perjuicio, las partes interesadas involucradas pueden percibir una mayor carga de trabajo, especialmente si el RST no es efectivo y no se establece e implementa adecuadamente.

6. Objetivos del proyecto

Los objetivos son declaraciones que describen específicamente lo que se debe lograr dentro del mandato del proyecto para cumplir con la meta general del proyecto. Siempre que sea posible, los objetivos deben ser cuantificados y "SMART" (específicos, medibles, alcanzables, realistas y basados en el tiempo).

El objetivo principal del proyecto es alcanzar la meta de "**Establecer e implementar RST locales efectivos en aeródromos internacionales seleccionados para el año 2025**":

Para alcanzar este objetivo, se proponen los siguientes 2 objetivos específicos, basados en la situación actual de implementación de la RST:



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

Objetivo Específico 1: *GRUPO 1, Aeropuertos sin RST:* Apoyar la implementación de RST, siguiendo la orientación de la OACI, en aeródromos internacionales seleccionados que no han implementado RST para el año 2025.

Objetivo Específico 2: *GRUPO 2, Aeropuertos con RST:* 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.

7. Declaración de Alcance / Entregables del Proyecto

Define lo que se está produciendo. Los entregables se relacionan y satisfacen los requisitos o capacidades específicos del proyecto. Los entregables deben tener referencias cruzadas y satisfacer los objetivos del proyecto.

Declaración del alcance:

El alcance de este proyecto es para aeródromos internacionales seleccionados en las Regiones CAR y SAM. Los criterios de selección de dichos aeródromos se determinarán en el marco de este proyecto y se basarán en los datos de seguridad operacional de RASG-PA y la OACI de tal manera que se prioricen aquellos aeródromos donde tenga más sentido tener estos equipos.

Los criterios de selección pueden incluir (entre otros):

- Ocurrencias pasadas (incidentes/accidentes relacionados con RS)
- Tráfico
- Problemas o brechas geográficas u otras físicas (falta de ayudas para la navegación, mantenimiento de pistas o problemas de superficie, incumplimientos de los SARPS, etc.)
- Informes de socios de la industria (IATA/IFALPA)
- Informes de PA-RAST

Entregables del Proyecto:

Los principales entregables* (productos) del Proyecto son:

#	Nombre del entregable	Descripción
D1	Plan de implementación del RST por Estado	Plan de implementación por Estado según hitos acordados (RASG-PA ESC/35/C1).
D2	RST Mecanismo de efectividad	Herramienta de monitoreo (por determinar) para medir los entregables de RST para garantizar que sea activo y efectivo según la orientación de la OACI.
D3	Repositorio de proyectos/lugar de trabajo	Sitio web del proyecto para apoyar las comunicaciones y un repositorio de mejores prácticas y material de orientación para apoyar la implementación de RST.
D4	Go-Teams de seguridad en pista (informes)	Tanto virtual como presencial, en función de las necesidades identificadas por el proyecto.



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

D5	Formación específica sobre Equipos de Seguridad en Pista	Basado en la orientación de la OACI, capacitación virtual para el establecimiento y efectividad de los RST.
----	--	---

** Nota: se pueden acordar otros entregables después de las primeras iteraciones del proyecto y las necesidades del RASG-PA.*

8. Factores críticos de éxito

Define lo que se necesita como condiciones necesarias para el éxito del proyecto.

- Participación y compromiso continuos y de alto nivel de las diferentes partes interesadas (RASG-PA ESC, apoyo del Estado al nivel de DG, apoyo del operador del aeropuerto, apoyo del ANSP, apoyo del operador aéreo, etc.)
- Compromiso del Punto Focal Estatal y el Punto Focal Operador Aeroportuario a lo largo de todo el proyecto
- Compromiso de las partes involucradas: nivel de ejecución, incluida la participación activa del Punto Focal
- Apoyo de RASG-PA (datos, financiamiento)
- Apoyo de Organismos Estatales e Internacionales a las SMEs. Selección de SMEs
- Alineación exitosa de las actividades de RST con SMS y SSP

9. Presupuesto / Costos / Financiamiento

La fuente y el monto de la financiación (ya sea anual o total) no deben excederse.

Se propone que el proyecto sea financiado por varias fuentes que incluyen, pero no se limitan a: RASG-PA, recursos propios de los Estados, Proyectos Regionales y contribuciones de los Estados u Organizaciones Internacionales (experiencia).

Como la mayoría de los proyectos basados en la OACI, los expertos en la materia de los Estados, las organizaciones internacionales y la industria respaldan un esquema gratuito que reduce los costos relacionados con las misiones y la preparación de documentos.

Se espera que los costos administrativos y de gestión del proyecto sean cubiertos por los mecanismos actuales ya conocidos de los proyectos RASG-PA.

#	Nombre del entregable	Actividad	Costo directo potencial (USD)	Notas
D1	Plan de implementación del RST por Estado	Reuniones Virtuales	USD 0.00	Seguimiento por parte de la Secretaría del RASG-PA (NACC & SAM RO's) con el apoyo de los puntos focales de los Estados y Aeropuertos
D2	RST Mecanismo de efectividad	Reuniones Virtuales	USD 0.00	Preparar, con el apoyo de PYMES y Puntos Focales, un instrumento para medir la efectividad de RST
D3	Repositorio de proyectos/lugar de trabajo	Creación de página web Compilación de documentos	USD 0.00	Se supone que la programación y el hospedaje de páginas web estarán cubiertos por el hospedaje actual de ICAO/RASG-PA. Compilación de documentos por PMs.



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

D4	Go-Teams de seguridad en pista (informes)	Equipos virtuales RS Go	USD 0 to 1500 por evento*	*Si se requiere interpretación simultánea en actividades virtuales y no es factible que el Estado/aeropuerto la proporcione.
D4	Go-Teams de seguridad en pista (informes)	RS Go-Teams Presenciales	USD 2600 por SME por misión de 5 días	<p>Estimar consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La duración del RS Go-Team in situ dependerá del alcance (complejidad), el Estado y la ubicación. - Presupuesto que incluye boletos (USD 1200 por boleto de ida y vuelta) y DSA (USD 280 por día por SME) para la misión de 5 días - Suponiendo 1 SME por misión financiada por proyecto. Otras SME financiadas “en especie” por RSP o por destinatario. - Otros costos como sala de reuniones, proyector de interpretación (según sea necesario) o equipo visual, pausas para el café, etc., no incluidos y respaldados por el Aeropuerto/Estado
D5	Formación específica sobre Equipos de Seguridad en Pista	Elaboración de formación RST virtual, bajo demanda. En inglés/español	USD 4600	Preparación de la capacitación por parte de terceros (SRVSOP u otros por determinar)

En este sentido, la Propuesta de Proyecto para RASG-PA es cubrir los costos para el desarrollo de Capacitación (Entregable #5) y cuatro (4) misiones RS Go-Teams in situ en total, 2 para la Región CAR y 2 para la Región SAM, para una total estimado de **USD 15,000 para el año 1 (2022)**.

10. Partes interesadas / Plan de Comunicaciones

Identifica a las personas u organizaciones clave que tienen un interés claro en el éxito del proyecto. ¿A quiénes impacta el proyecto y cómo deben participar?

Individuos/Organizaciones clave:	Necesidades/preocupaciones específicas:	Acciones/Medios/Frecuencia de Comunicación
Plenaria del RASG-PA	Seguimiento	NE sobre reuniones RASG-PA
RASG-PA ESC	Seguimiento / Toma de decisiones	NE sobre reuniones ESC Sitio web
Secretaría de la OACI	Seguimiento	Reportes mensuales Correo electrónico Sitio web
Puntos focales de los Estados miembros	Seguimiento / Acción	Reuniones mensuales Reportes mensuales Correo electrónico Sitio web
Partes interesadas involucradas (aeropuerto, ANSP, operador aéreo, CAA)	Seguimiento	Sitio web



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

Individuos/Organizaciones clave:	Necesidades/preocupaciones específicas:	Acciones/Medios/Frecuencia de Comunicación
Donantes	Seguimiento	WP sobre reuniones ESC Sitio web

11. Hitos de alto nivel/Calendario de etapas

Identificación de las principales fases del proyecto y cuándo se completarán

#	Principales Fases/Hitos del Proyecto	Fecha de Terminación
0	Fase de iniciación, preparación y diseño - Documentos del proyecto listos - Comenzar la preparación del sitio web - Comenzar la preparación del entrenamiento. - Mecanismo de efectividad RST	3Q 2022
1	Fase 1 de implementación del proyecto-- Aeropuertos de mayor riesgo - 4 RS Go-Teams Presenciales (2 en CAR, 2 en SAM) - 4 Go-Teams RS virtuales (2 en CAR, 2 en SAM) - Revisión del proyecto. Validación del objetivo	1Q 2023
2	Fase 2 de implementación del proyecto – Aeropuertos de riesgo medio - RS Go-Teams presenciales (por determinar) - Virtual RS Go-Teams (por determinar) - Revisión del proyecto. Validación del objetivo	1Q 2024
3	Fase 3 de implementación del proyecto – Aeropuertos de menor riesgo - RS Go-Teams presenciales (por determinar) - Go-Teams RS Virtuales (por determinar) - Revisión del proyecto. Validación del objetivo	3Q 2025
4	Fase de cierre - Validación de metas y objetivos - Evaluación y aceptación del proyecto	YE 2025

12. Criterios de aceptación

Identificar los estándares y criterios de calidad que se aplican al proyecto. Explicar cómo el plan garantizará el cumplimiento de estas normas y criterios.

- Implementaciones de RST medidas a través de encuestas (puntuación superior a 90) y estado de CRACIP
- Resultados tangibles de la implementación de los planes de acción de RST
- Identificación, remoción y promulgación de “puntos críticos” en aeródromos seleccionados
- Reducción de sucesos relacionados con la seguridad en la pista
- Resultados de la auditoría CMA del USOAP (% de EI de PQ específico)



Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

13. Plan de Gestión de Riesgos

Lista de los principales riesgos que enfrenta el proyecto. Evaluación de la gravedad (H/M/L, o alta, media o baja) determinada por (1) probabilidad y (2) impacto potencial. Para cada elemento de alto riesgo, desarrollar planes de mitigación apropiados.

#	Riesgos principales	Evaluación	Mitigación
1	Falta de interés por el proyecto.	H	<i>Demostrar el caso de negocios a potenciales patrocinadores que muestre los beneficios que el proyecto puede brindar, junto con su alineación con las disposiciones globales de la OACI. Asegurar un enfoque base del proyecto “Agile”, para mantener el interés y el impulso del proyecto. Establecer un plan de comunicación completo</i>
2	Falta de fondos	H	<i>Debido a los altos beneficios de esta implementación y el costo relativamente bajo, buscar asegurar el financiamiento del RASG-PA, el Proyecto Regional de la OACI o un tercero interesado en apoyar el proyecto.</i>
3	Falta de experiencia para desarrollar el proyecto.	M	<i>Involucrarse con una organización reconocida o, a través de la OACI, para obtener las personas adecuadas para la tarea. Compromiso con socios de seguridad en la pista (RSP)</i>
4	Puede que los Estados no participen en el proyecto.	H	<i>Incluir el proyecto como parte de mecanismos ya aceptados por los Estados (como Proyectos RASG-PA & GREPECAS).</i>
5	Baja involucramiento y consulta de otras partes interesadas (operador aeroportuario, líneas aéreas, pilotos, ATC).	H	<i>Fomentar la colaboración con los socios (ACI, IATA, CANSO, IFALPA, IFATCA) para garantizar la participación activa de las partes interesadas.</i>
6	Compartir datos confidenciales	M	<i>Identificar las medidas que se tomarán para proteger los datos. Limitarse a datos de seguridad únicamente.</i>
7	Dificultad de participación de los Operadores Aéreos en todos los RST donde operan	H	<i>Asegurar que existan mecanismos para garantizar la participación de las partes interesadas (uso de medios virtuales. Encuestas. Etc.)</i>
8	Duplicación de esfuerzos y confusión con SMS de aeródromo, SSP, y otros esfuerzos (como CST)	H	<i>Explicar la relación entre el RST y el SMS del aeródromo (siendo el RST parte del SMS) y su interacción con los CST (alimentación de datos del RST local a los CST).</i>

APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

14. Organización del equipo del proyecto

¿Quién participará en la gestión del proyecto y cómo interactuarán?

Patrocinador de proyecto:	Responsable de:
Plenaria del RASG-PA	<ul style="list-style-type: none">- Dicta el Mandato del Proyecto y asigna la Junta del Proyecto.- Delega autoridad a la Junta del Proyecto sobre las decisiones del Proyecto
Junta de proyecto:	Responsable de:
RASG-PA ESC	<ul style="list-style-type: none">- Responsable del éxito o fracaso del proyecto.- Proporciona dirección unificada al proyecto y al Gerente de Proyecto.- Apoya la provisión de recursos y autoriza el uso de fondos para el proyecto.- Brinda apoyo visible y sostenido al Gerente de Proyecto.- Asegura una comunicación efectiva dentro del equipo del proyecto y con las partes interesadas externas.
Gerente de Proyecto:	Responsable de:
Secretaría del RASG-PA <ul style="list-style-type: none">• NACC RO/AGA (Región CAR)• SAM RO/AGA (Región SAM)	<ul style="list-style-type: none">- Responsable de la gestión diaria del proyecto en nombre de la Junta del Proyecto
Miembro del equipo:	Responsable de:
Punto focal asignado por el Estado	Reportar al Gerente de Proyecto y dar seguimiento a las actividades del proyecto bajo su área de responsabilidad
SME's para diferentes paquetes de trabajo	Reportar al Gerente de Proyecto y dar seguimiento a las actividades del proyecto bajo su área de responsabilidad

15. Procedimientos de control de proyectos

Procesos anticipados para monitorear y garantizar el progreso del trabajo, que incluyen: informes de estado y frecuencia, reuniones de revisión (incluido quién y cuándo), métodos y herramientas de seguimiento

- Reuniones de revisión mensuales
- Reportes mensuales
- NE sobre RASG-PA ESC y reuniones plenarias
- Intercambio de sitios web y correos electrónicos (paneles de control, etc.)

APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

Anexo A

Lista de la Oficina Regional NACC de la OACI de Equipos de Seguridad Operacional en Pista* en Aeródromos Internacionales**

Estados	No. de Aeródromos Internacionales. Seleccionados de CAR/SAM ANP Vol. II	RST implementado *	% RST implementado en el Estado
Antigua y Barbuda	1	1	100
Bahamas	2	0	0
Barbados	1	1	100
Belice	1	1	100
Costa Rica	1	0	0
Cuba	10	5	50
Dominica	1	0	0
República Dominicana	8	4	50
El Salvador	1	0	0
Granada	1	0	0
Guatemala	1	0	0
Haití	1	0	0
Honduras	3	1	33-3
Jamaica	2	2	100
México	53	53	100
Nicaragua	1	1	100
San Cristóbal y Nieves	1	0	0
Santa Lucía	1	0	0
San Vicente y las Granadinas	1	0	0
Trinidad y Tobago	2	2	100
Territorios			
Anguila	0	0	0
Aruba	1	1	100
Bonaire	1	0	0
Islas Vírgenes Británicas	0	0	0
Islas Caimán	1	1	100
Curasao	1	0	0
Antillas Francesas (Guadalupe, Martinica, San Bartolomé, San Martín, San Pedro y Miquelón)	1	1	100
Montserrat	0	0	0
Puerto Rico	1	1	100
Saba	1	0	0
San Eustaquio	1	0	0
San Martín	1	1	100
Islas Turcas y Caicos	0	0	0
Islas Vírgenes	0	0	0
Total	Total Aeropuertos: 146 Seleccionados : 103	73	50%

* Según lo informado por el Estado a la OACI NACC RO

** Aeródromos internacionales listados en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

Lista de Equipos de Seguridad Operacional de Pista* en Aeródromos Internacionales de la Oficina Regional SAM de la OACI a abril de 2022**

Estado	Nº de Aeródromos Internacionales CAR/SAM ANP Vol. II	RST implementado*	% RST en el Estado
Argentina	16	0	0%
Bolivia	3	3	100%
Brazil	29	16	55%
Chile	8	0	0%
Colombia	11	0	0%
Ecuador	4	1	25%
Guyana Francesa	1	0	0%
Guyana	2	2	100%
Panamá	6	1	17%
Paraguay	2	2	100%
Peru	8	8	100%
Surinam	1	0	0%
Uruguay	2	2	100%
Venezuela	11	0	0%
Total	104	35	33.65%

* Según lo informado por el Estado a la OACI SAM RO

**Aeródromos internacionales listados en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM



APÉNDICE a la NE07 – ESC37

Project Charter

Nombre del Proyecto: Proyecto de Implementación RST CAR y SAM

Anexo B

Conclusiones relacionadas con RASG-PA RST

CONCLUSIÓN		APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL RST	
RASG-PA ESC/35/C1			
Qué:	<p>Las Oficinas Regionales distribuirán el formulario del Apéndice A de la NE05 a sus Estados, para que completen la información correspondiente a la columna “Fecha objetivo”, a fin de que la Secretaría proponga un proyecto que permita la implementación de RST en todos los aeródromos internacionales. hasta 2023.</p> <p>Además, las Oficinas Regionales enviarán Cartas a los Estados para solicitar puntos focales estatales actualizados para la implementación de RST.</p>	Impacto esperado:	<input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Téc.
Por qué: La seguridad 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. La implementación de RST proporciona un enfoque sistémico para la seguridad en la pista y la estrategia para evitar colisiones.			
Cuando:	Los estados deben proporcionar comentarios sobre la lista de verificación y proporcionar puntos focales antes del 1 de septiembre de 2021	Estado:	Valido
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> OACI SAM (Secretaría) <input checked="" type="checkbox"/> OACI NACC <input checked="" type="checkbox"/> Otros: Organizaciones que forman parte del RSP	Jaime Calderón – NACC Fabio Salvatierra - SAM	

CONCLUSIÓN		FORTALECIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL RST	
RASG-PA11/C5/2021			
Qué:	<p>Que el Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA coordine con la Secretaría y las Oficinas Regionales NACC y SAM, y los equipos de trabajo, el desarrollo de actividades y/o proyectos para fortalecer la implementación de los Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST);</p> <p>La identificación de aquellos Estados/Aeródromos donde se llevarán a cabo proyectos y actividades de apoyo a la implantación y mantenimiento de RST debe justificarse con base en datos, de tal manera que se prioricen aquellos aeródromos donde tenga más sentido contar con estos equipos.</p>	Impacto esperado:	<input type="checkbox"/> Política/Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional
Por qué: Fortalecer las actividades de mitigación de riesgos asociadas a las siguientes categorías de accidentes/incidentes: contacto anormal con la pista (ARC); Impacto/ingestión de aves (BIRD); colisión con el suelo (G-COL); excursiones de pista (RE); incursiones en pista (RI); Pérdida de control en tierra (LOC-G); deficiencias de aeródromo (ADRM); Manejo en Tierra (RAMP); Vida Silvestre (WILD); Colisión con obstáculos durante despegues y aterrizajes (CTOL).			
Cuando:	Los proyectos deben ser aprobados por el ESC, a más tardar, durante la reunión ESC/37.	Estado:	Valido
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Copresidentes de RASG-PA <input checked="" type="checkbox"/> OACI SAM (Secretaría)	Wagner Souza/Javier Vanegas Javier Puente/Sereya Schotborgh	

