



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/04
15/06/22

**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

5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional

INFORME DE AVANCE DE RASG-PA Y PROYECTOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta información sobre la aprobación alcanzada para algunos proyectos relacionados a la seguridad operacional por el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA). Los Proyectos aprobados buscan mejorar/aumentar la concienciación de seguridad operacional y preparación junto con el cumplimiento de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Informe de la Trigésima Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo de RASG-PA (ESC/37)

1. Introducción

1.1 Durante la Reunión ESC/37 celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 25 al 26 de mayo de 2022 el Comité Directivo Ejecutivo de RASG-PA aprobó el financiamiento de los siguientes proyectos:

1. Proyecto de Implementación CAR/SAM “De Visual a Navegación basada en la performance (PBN)”;
2. Proyecto de implementación de Programa estatal de seguridad operacional (SPP);
3. Proyecto CAR/SAM de Implementación de Equipos de seguridad operacional de pista (RST); y
4. Proyecto CAR/SAM de IATA y OACI en apoyo al Plan de implementación detallado (DIP) del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

2. Estado de Proyectos

2.1 Proyecto de Implementación CAR/SAM “De Visual a PBN”

2.1.1 Durante la reunión ESC/37, ATR realizó una presentación del proyecto para demostrar los beneficios de convertir las Reglas de vuelo visual (VFR) a Reglas de vuelo por instrumentos (IFR) utilizando la PBN. Se le recordó a la reunión que la Oficina Regional SAM junto con Brasil y Colombia implementaron el proyecto para iniciar con la implementación de la PBN en pistas visuales como parte del proyecto de RASG-PA y luego fue ajustado de Visual a PBN. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) indicó apoyar este Proyecto para la implantación PBN en una pista visual.

2.1.2 El primer ejercicio piloto de implementación se llevó a cabo para el aeropuerto Guapi (SKGP) en Colombia. Se ha desarrollado el procedimiento PBN, así como la identificación y evaluación de obstáculos. La pandemia de Covid-19 afectó la línea de tiempo original de los eventos, por lo que se preparó un nuevo cronograma y el equipo del proyecto está avanzando con el proceso de aprobación.

2.1.3 La reunión acordó que para enriquecer la experiencia de este proyecto piloto se sugirió una implementación mejorada del Proyecto Piloto en la Región CAR. La Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con México y con la participación de entidades mexicanas (AFAC, SENEAM, grupos aeroportuarios, líneas aéreas, explotadores de aeropuertos) y ATR propusieron conducir/desplegar una implementación mejorada del proyecto “visual a PBN” en algunos aeródromos potenciales, como el Aeropuerto de Cuernavaca, el Aeropuerto Internacional de Acapulco y el Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta.

2.1.4 La implementación mejorada seguirá las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas en las experiencias del proyecto de la Región SAM, y para emular los ensayos y pruebas en los aeropuertos de la Región CAR.

2.2 Proyecto de implementación de Programa estatal de seguridad operacional (SPP)

2.2.1 La OACI, junto con los Estados, la región y la industria, están trabajando en estrecha colaboración en la gestión de riesgos de seguridad operacional, por lo que los esfuerzos de colaboración entre las partes interesadas clave son esenciales para lograr los objetivos de rendimiento de la seguridad operacional establecidos a través del SSP de un Estado o del Sistema de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicios. Durante la Reunión RASG-PA/11, se acordó impulsar la implementación del SSP para los Estados Panamericanos y se aprobó la Estrategia de Implementación del SSP Regional NAM/CAR en 2019. La propuesta del proyecto es mejorar la implementación del SSP estatal. La fase inicial comenzará en el segundo semestre de 2022 y se espera que finalice en mayo de 2023. Los principales entregables del Proyecto serán:

- Desarrollar un documento de Política SSP para al menos el 10% de los Estados CAR;
- Implementar grupos de trabajo SSP para países de habla hispana e inglesa;
- Incrementar la implementación del SSP – Análisis de brecha de los Estados CAR;
- Establecimiento de la guía para un sistema de recopilación y análisis de datos de seguridad operacional; y
- Llevar a cabo talleres y asistencia virtual y presencial.

2.4 Proyecto CAR/SAM de Implementación de RST

2.4.1 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. En la Región Panaméica, RASG-PA ha identificado las Excursiones de pista (RE) como una de las Categorías de alto riesgo (HRC). El Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) en su edición 2020-2022 (Doc 10004) recomienda acciones de los Estados, Regiones e Industria para promover el establecimiento e implementación de Programas Estatales de Seguridad Operacional en Pista y Equipos locales de Seguridad Operacional en Pista.

2.4.2 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 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del explotador del aeródromo), en las Regiones CAR y SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente bajo. En la Región CAR la implementación de RST es de 50% y en la Región SAM, la implantación del RST es del 33.65%.

2.4.3 RASG-PA aprobó la propuesta de proyecto para apoyar la implementación de equipos locales de seguridad operacional en pista efectivos en las Regiones CAR/SAM, con el apoyo de miembros de RASG-PA y Socios de seguridad operacional en la pista (RSP) para las regiones CAR y SAM. El proyecto tiene la intención de mejorar el establecimiento de RST y revisar la efectividad de los RST existentes. La ejecución del Proyecto está planeada para 2022-2023 como una fase inicial.

2.5 Proyecto CAR/SAM de IATA y OACI en apoyo al Plan de implementación detallado (DIP) del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

2.5.1 El CFIT se marca como la tercera causa de accidentes mortales. Hoy en día, los datos de accidentes muestran que los accidentes CFIT son más bajos que hace una década, y el número de aeronaves que han aterrizado de manera segura luego del Sistema mejorado de advertencia de la proximidad del terreno (EGPWS) está creciendo cada año. Sin embargo, los accidentes CFIT continúan ocurriendo. Se ha demostrado que el mandato de EGPWS y la respuesta inmediata a las advertencias de EGPWS son una gran barrera para prevenir accidentes CFIT cuando se usa según lo previsto.

2.5.2 La evidencia muestra que, para obtener el mayor beneficio de seguridad operacional del EGPWS y para garantizar que el sistema siga siendo efectivo, se necesita un llamado a la acción por parte de los explotadores para garantizar que sigan actualizando sus sistemas.

2.5.3 La IATA y los especialistas de las aerolíneas han redactado un DIP, que contiene acciones específicas recomendadas para diferentes partes interesadas (Estados, Organizaciones Internacionales, explotadores y fabricantes). Algunos ejemplos de estos son:

- Asegurarse que los programas EGPWS y las bases de datos de Terreno/Obstáculos/Pistas se encuentren actualizadas;
- Asegurarse que el GPS se utilice como una fuente de posición para el EGPWS
- Procedimientos para asegurar que el equipo EGPWS permanezca activado y en servicio
- Establecer un programa de instrucción para tripulantes de cabina para responder efectivamente a las alertas EGPWS

2.5.4 Las fases del DIP son:

- Fase I – Determinación de los valores de referencia; y
- Fase II – Plan de Acción Regional

2.5.5 Con base en la información obtenida durante la Fase I, la IATA y la OACI desarrollarán un plan de acción regional con objetivos, metas, cronograma y plazos específicos para reducir el promedio anual de CFIT en LATAM/CAR.

2.6 Otros Proyectos de RASG-PA

2.6.1 Similarmente, durante esta última reunión del ESC/37, se comentaron varias actualizaciones de las iniciativas y proyectos de seguridad operacional que se están llevando a cabo, tal y como el Proyecto AIG Llave en Mano, la propuesta de Proyecto CAR/SAM sobre la Competencia Lingüística y las Acciones de Mitigación de la Seguridad Operacional en el Área de Control Terminal (TCA) del Valle de México. En este sentido, RASG-PA reconoció la necesidad de apoyar a la Región y a los Estados en estas iniciativas y acordó la participación de su Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (PA-RAST) para asistir en su revisión como se indica en las respectivas conclusiones.

2.6.2 Los proyectos de decisiones/conclusiones de la reunión RASG-PA ESC/37 se detallan en el Apéndice de esta nota.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en este documento;
- b) apoyar la implementación de los Proyectos e iniciativas aprobados, evaluando los resultados en la mitigación de riesgos;
- c) participar en los eventos y reuniones de RASG-PA; y
- d) compartir cualquier otra iniciativa de alto riesgo de seguridad operacional que se considere necesaria para el apoyo de RASG-PA.

APÉNDICE
Reunión ESC/37 de RASG-PA
Proyectos de Decisiones y Conclusiones

Proyecto de implementación de Programa estatal de seguridad operacional (SPP)

Conclusión ESC37/01		
Qué	Cuándo	Quién
Con el fin de mejorar la implementación de un SSP efectivo entre los Estados CAR, la Reunión aprueba el Proyecto de Implementación del SSP descrito en el Apéndice A de este informe. (35,500 USD)	Inmediatamente	Marcelo Orellana

Proyecto de Implementación CAR/SAM “De Visual a PBN”

Conclusión ESC37/02		
Qué	Cuándo	Quién
Que, con el fin de validar y mejorar 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 mejorado en un aeropuerto de la Región CAR siguiendo el apoyo de México en los posibles aeropuertos candidatos de MMCB, MMAA, MMPR y similares, la Oficina Regional NACC de la OACI: a) coordinar con el Proyecto SAM “Visual a PBN” para realizar un despliegue similar al del Proyecto, pero incluyendo las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas hasta el presente; b) trabajar con los socios de la industria y México en el mejor aeropuerto para el despliegue del Proyecto CAR; e c) informar a la Plenaria de la Reunión RASG-PA/12 sobre la planificación y el avance del despliegue del Proyecto.	Inmediatamente	Sereya Schotborgh

Proyecto CAR/SAM de Implementación de RST

Conclusión ESC37/03		
Qué	Cuándo	Quién
Respaldar el Proyecto CAR/SAM de Implementación del RST según el Apéndice sobre la ESC/37 - WP/07 y aprobar los fondos solicitados para las fases 0 y 1 del proyecto (15,000 USD)	Inmediatamente	Fabio Salvatierra ICAO NACC AGA RO

Proyecto CAR/SAM de IATA y OACI en apoyo al Plan de implementación detallado (DIP) del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

Conclusión ESC37/04		
Qué	Cuándo	Quién
Que la IATA y la OACI finalicen la medición de referencia descrita en la Fase I de este documento de trabajo para finales de 2022.	Inmediatamente	Fernando Rojas Javier Puentes/Sereya Schotborgh

Competencia Lingüística

Decisión ESC37/02		
Qué	Cuándo	Quién
Que el PA-RAST evalúe el nivel de riesgo relacionado, y coordine con NACC y SAM una recomendación al ESC.	6 meses	Co-Presidentes del PA-RAST

Seguridad Operacional del Valle de México

Decisión ESC37/03		
Qué	Cuándo	Quién
El PA-RAST (junto con la RO NACC) se comprometerá con las autoridades de México para apoyar en la implementación de su plan de seguridad operacional para no duplicar esfuerzos. El PA-RAST presentará un proyecto al ESC si es necesario.	18 de Julio de 2022	Co-Presidentes del PA-RAST y Sereya Schotborgh