



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/AGA/TF/1 — NE/04
27/05/23

**Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Implementación de Aeródromos y Ayudas Terrestres
(AGA) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)
(NACC/WG/AGA/TF/1)**

Ciudad de México, México, 3 al 7 de julio de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Implementación del Equipo de seguridad operacional de pista (RST) bajo el
Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica**

INFORME SOBRE EL ESTADO DE IMPLEMENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE RST

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En mayo de 2022, el RASG-PA ESC/37 adoptó la *Conclusión C/3* para crear el Proyecto de apoyo a la implementación del RST para las regiones CAR y SAM, con el fin de tomar acciones para promover la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad operacional de la pista en aeródromos internacionales CAR y SAM seleccionados.

En abril de 2022, la Oficina Regional NACC de la OACI y la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos firmaron un proyecto de Implementación de Equipos de seguridad operacional de Pista (RST) para que los Estados de Centroamérica tomen acciones para promover la identificación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad operacional en la pista. en aeródromos internacionales seleccionados en la Región Centroamericana (es decir, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua). Esta nota de estudio presenta el avance de ambos proyectos.

Acción:	Bajo la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI• Plan Global para la Seguridad operacional de la aviación (GASP)• RASG-PA ESC/36/C1• RASG-PA11/C5/2021• Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP)• RASG-PA ESC/37/C3

1. Introducción

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

1.2 De acuerdo con la Décimo Primera Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) de RASG-PA, los factores que contribuyen a la Excursión de pista (RE) incluyen la gestión de la seguridad operacional (29 %), las instalaciones aeroportuarias (33 %) y la acción de frenado deficiente de la pista/calle de rodaje contaminada (29 %), que generalmente se abordan bajo el paraguas de los RST locales.

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

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

1.5 Ambos proyectos tienen los mismos principales objetivos, los cuales son ***Establecer e implementar RST locales que sean efectivos en los aeródromos internacionales seleccionados para el 2025.***

1.6 Para el Proyecto RASG-PA, una serie de objetivos y acciones específicas fueron propuestas por la Secretaría y aprobadas por ESC/37:

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

1.7 Para el Proyecto FAA CAP, el objetivo específico es obtener los siguientes resultados al 2025:

- RST implementados en aeródromos internacionales;
- RST implementados siguiendo el material de orientación de la OACI (incluyendo los ToR establecidos y el Plan de Acción;
- El personal del Estado y el aeródromo instruido en seguridad operacional de pista;
- Mecanismo de colaboración establecido que respaldará otros procesos de SMS dentro de las partes involucradas (Aeródromo, ANSP, Explotador Aéreo); y

- Establecimiento de un mecanismo (rol del RST) para asesorar a la gerencia correspondiente sobre posibles problemas de seguridad operacional en la pista y para recomendar medidas de mitigación.

2. Estado actual

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

Región	2022	2023
Región CAR	50%	54%

2.2 Detalles sobre la situación actual se presentan en el Apéndice de esta NE.

3. Acción Sugerida:

3.1 Se invita a la Reunión a:

- Tomar nota de la información presentada en esta NE in en su Apéndice;
- Que los Estados/Territorios informen sobre el interés de implementar RST en sus aeródromos internacionales;
- Invitar a los Estados/Territorios de la Región NAM y CAR a nominar representantes para ser parte del Grupo de Trabajo del Grupo RST de RASG-PA; y
- Otras acciones que la Reunión considere necesarias bajo el alcance del proyecto.

— — — — —

Informe del Estado del Proyecto #2

Nombre del Proyecto: Proyecto de Apoyo a la Implementación del RST para las Regiones CAR y SAM

Gerentes del Proyecto: Oficial Regional AGA OACI NACC (Fabiana Todesco), Oficial Regional AGA OACI SAM (Fabio Salvatierra)

Fecha: 04/Mayo/23

1. Estado de los Entregables

#	Nombre del entregable	Actividad	Presupuesto en USD	Gastos USD	Estado ¹	Comentarios
D1	Plan de implementación del RST por Estado	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		CAR: <ul style="list-style-type: none">Se envió cuestionario en diciembre de 2022 a los Estados y Aeropuertos para informar el estatus de implementación de RST y sus dificultades para implementarlo. Se espera obtener respuestas para junio de 2023.Se realizaron 10 teleconferencias con puntos focales de 15 Estados para monitorear el proceso de implementación de RST en sus aeropuertos. SAM: <ul style="list-style-type: none">Se han realizado 6 teleconferencias, con avances de hitos del 39,4% en abril de 2022 al 54% en abril de 2023.En la implementación del RST, el avance ha sido del 34% al 47% aproximadamente.
D2	Mecanismo de efectividad RST	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		CAR and SAM: <ul style="list-style-type: none">El grupo de trabajo (ARG, BRA, CHL) sigue discutiendo varios modelos, pero la mayoría está a favor del modelo brasileño.Representantes CAR pendientes.
D3	Repositorio de proyectos/lugar de trabajo	Creación de página web Compilación de documentos	0.00	0.00		SAM <ul style="list-style-type: none">Se ha creado un sitio web bajo la página web de la Oficina Regional SAM con dirección: https://www.icao.int/SAM/SAFETY/RST/Pages/default.aspx
D4	Go-Teams de seguridad operacional de pista (informes)	Go-Teams Virtual de Seguridad Operacional de Pista Reuniones presenciales de Seguridad Operacional de pista	10,400.00	0.00		CAR: <ul style="list-style-type: none">Hay una propuesta para llevar a cabo RST Go-Teams en Saint Kitts y Nevis con el apoyo del fondo MCAAP del 24 al 28 de julio de 2023 (todavía en fase de planificación). SAM: <ul style="list-style-type: none">Existe una propuesta para realizar RST Go-Teams en Perú con el apoyo de fondos del proyecto (todavía en fase de planificación)
D5	Instrucción específica en Equipos de Seguridad en Pista	Elaboración de formación RST virtual, bajo	4,600.00	970.00		<ul style="list-style-type: none">SRVSOP ya compró un software para desarrollar capacitaciones específicas sobre RST tanto en español como en inglés. Orden de compra por USD 900.

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

#	Nombre del entregable	Actividad	Presupuesto en USD	Gastos USD	Estado ¹	Comentarios
		demanda. En inglés/ español				
D6 (new)	Mecanismo de priorización	Reuniones Virtuales	0.00	0.00		Nuevo entregable propuesto. Mecanismo basado en datos para priorizar, según la exposición al riesgo, la asistencia a los aeropuertos/Estados.

2. Riesgos y problemas del Proyecto

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

1. Próximo período

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

Informe de Estado de Proyecto #1

Nombre del Proyecto: Implementación de Equipos de seguridad operacional de pista (RST) para los Estados Centroamericanos

Patrocinador del Proyecto: Proyecto CAP de FAA

Gerente de Proyecto: Especialista Regional NACC (Fabiana Todesco)

Cliente: Estados de Centro América – Explotadores aeroportuarios y RASG-PA

Fecha: 24/Junio/23

#	Actividad	Notas	Presupuesto USD	Gastos USD	Estado	Comentarios
A1	Preparar una hoja de ruta de implementación de RST que incluya un plan (con fechas meta) para la Región Panamerica	Preparado por NACC RO con el apoyo de los puntos focales de los Estados (virtualmente)	0.00	0.00		<ul style="list-style-type: none">Estados deben informar sobre el interés de implementar RST en sus aeropuertos para ser contemplados en el proyecto².La RO NACC de la OACI consultará formalmente a los Estados contemplados sobre el interés de implementar RST en sus aeropuertos y para qué período (2023 a 2025).
A2	Crear un mecanismo de monitoreo por parte de la Secretaría de RASG-PA (reuniones virtuales, cuadros de mando, informes) utilizando todas las plataformas existentes	Incluido en la planificación de RASG-PA	0.00	0.00		<ul style="list-style-type: none">El mecanismo está en desarrollo en el Proyecto RASG-PA
A3	Recopilar y preparar las mejores prácticas y material de orientación para apoyar la implementación de RST	Incluido en la planificación del RASG-PA y uso potencial de los recursos del Portal de la OACI.	0.00	0.00		<ul style="list-style-type: none">Hay varias páginas web de la OACI con información disponible sobre RST: https://www.icao.int/safety/runwaysafety/Pages/default.aspx https://www.icao.int/SAM/SAFETY/RST/Pages/default.aspx
A4	Taller de la RO NACC de la OACI sobre RST	Taller en la RO NACC de la OACI (Mexico) El costo incluye DSA y tarifa aérea	30,000.00	24,910.00*		<ul style="list-style-type: none">El Taller sobre RST fue en RO NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 23 al 26 de mayo de 2023. Más de 64 participantes de 23 diferentes Estados de la Región CAR/SAM. https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2023-rst.aspx <p>*El monto total estará disponible cuando se paguen todos los Gastos de reclamo de viaje (<i>Travel Expense Claims</i>)</p>

² Total ocho aeropuertos seleccionados: Goldson (Belice), La Aurora (Guatemala), Comalapa (El Salvador), Managua (Nicaragua), Juan Santamaría (Costa Rica), Roatán (Honduras), Palmerola (Honduras) y San Pedro Sula (Honduras).

#	Actividad	Notas	Presupuesto USD	Gastos USD	Estado	Comentarios
A5	Desplegar Go-Teams de seguridad operacional en la pista de la OACI cuando sea necesario y crear un equipo central de SME - estimaciones: <ul style="list-style-type: none"> • 5 Go-Team en sitio para 2022 y 3 Go-Team en sitio para 2023, totalizando 8 Go-Teams para los Estados de Centroamérica * • 12 seguimientos virtuales Go-Team RS (2 por Estado) en el plazo de dos años. 	RS Go-Team Virtual de RS El Go-Team RS en sitio dependerá del Estado y la ubicación (utilizando 4 SME, incluidos boletos y DSA durante 5 días). Otros costos como renta de sala de reuniones, equipo, coffee breaks, etc., no incluidos y apoyados por el Estado/Aeropuerto. Los costos de interpretación son estimados y variarán de acuerdo con la composición de los Equipos (es decir, los SME de habla hispana evitarán la interpretación)	45,000.00	0.00		<ul style="list-style-type: none"> • Necesidad de actualizar los términos de referencia del proyecto para la ampliación de los plazos
A6	Instruir al personal del aeródromo y del Estado en asuntos relacionados con la seguridad operacional en la pista	Cursos RST para al menos 5 Estados a ser determinado por: <ul style="list-style-type: none"> • Tipo de instrucción • Número de personal 	4,000.00	0.00		Nuevo entregable propuesto. Mecanismo basado en datos para priorizar, según la exposición al riesgo, la asistencia a Estados/aeródromos.