



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Séptima Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/7)

Novena Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/9)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 5 al 9 de marzo de 2012

CA/ANE/WG/7 / C/CAR/WG/9 — NE/07

03/02/12

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Asuntos de Navegación Aérea

3.3 Desarrollos específicos de navegación aérea

- **AGA**

SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La seguridad operacional en pista es una responsabilidad colectiva que se extiende a diversas organizaciones (explotador de aeródromo, proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) y línea aérea) así como a individuos (controlador, piloto, explotador de vehículo).

La OACI ha desarrollado un Programa de Seguridad Operacional en Pista que incluye la prevención y mitigación de las Incursiones/Excursiones en pista y otras ocurrencias relacionadas con la seguridad operacional en pista. A la fecha se contempla la creación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST) para la prevención y mitigación de las diversas ocurrencias relacionadas con la seguridad operacional en pista.

Referencias:

- Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI (HLSC 2010)
- Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista de la OACI
- Seminario Regional sobre Seguridad Operacional en Pista de la OACI/FAA/IFATCA para las Regiones NAM/CAR/SAM (Miami, Estados Unidos, 12-14 de octubre de 2011) <http://www.mexico.icao.int/Meetings/Meetings.html>
- Doc. 9870 – *Manual sobre la prevención de incursiones en la pista*
- EUROCONTROL - *Airport Safety, preventing runway incursions European Action Plan for the prevention of runway incursions.*

Objetivo Estratégico

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico A.

1. Introducción

1.1 Un amplio rango de factores contribuye a las incursiones/excursiones en pista que incluye el diseño menos-que-perfecto del aeródromo, tecnología, procedimientos, entrenamiento, reglamentación y el error humano. Mientras continúen los incidentes debido a incursiones y excursiones en pista, éstos tendrán consecuencias catastróficas y las autoridades del aeropuerto necesitan mantener sus esfuerzos para reducir estas ocurrencias.

1.2 Varios planes de acción como iniciativas de los Estados en Europa, Canadá y Estados Unidos contienen un número de recomendaciones orientadas a reducir los accidentes e incidentes en pista y mejorar la seguridad operacional.

1.3 El Programa de Seguridad Operacional en Pista de la OACI ha sido desarrollado para incluir la prevención y mitigación de incursiones/excursiones en pista y otras ocurrencias relacionadas. Asimismo, OACI ha desarrollado material guía y herramientas para tratar los diversos aspectos relacionados con seguridad operacional en pista y ha organizado varios eventos para mantener la consciencia situacional y alentar la creación de RST que incluya a todos los involucrados en la operación del aeropuerto.

1.4 Esta NE está relacionada con el objetivo regional de performance (RPO) 7 del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP) - *Mejorar la capacidad y eficiencia de las operaciones en los aeródromos inciso c), Implementación de planes de acción para la prevención de incursiones en pista.*

2. Planes de acción recomendados para mejorar la seguridad operacional en pista.

2.1 Existe un número de recomendaciones dirigidas a los explotadores de aeródromos, ANSP, líneas aéreas, y los reguladores entre otros. A continuación se provee algunas mejores prácticas recomendadas para mejorar la seguridad operacional en pista:

- La seguridad operacional en pista puede mejorarse solamente con una acción conjunta debido a las diferencias locales en el diseño de la infraestructura, diferentes tipos de aeronaves que operan en el aeródromo y otros, que deben tomarse en cuenta
- Los explotadores de aeropuerto deben proveer instrucción exhaustiva de radio-telefonía a los chóferes de vehículos en tierra
- Implantar una política para prevenir que las aeronaves crucen barras de parada
- Actualmente los esfuerzos están orientados en dos áreas principales: dispositivos especiales que proveen la posición situacional a los pilotos y sistemas que proveen a los controladores de tránsito aéreo con una alerta cuando se lleva a cabo una incursión en pista
- Implementar un Plan de Acción para evitar incursiones en pista
- Implementar el Sistema avanzado de Guía y Control del Movimiento en Superficie (A-SMGCS). La implementación de un A-SMGCS Nivel 1 proporciona una imagen precisa de vigilancia del tráfico en la pista o adyacente a ella, incluye la posición e identificación del tráfico conocido, así como la información sobre el tráfico desconocido (o intrusos). El Nivel 2 incluirá mejoras al Nivel 1 proporcionando advertencias al controlador de situaciones potencialmente peligrosas asociadas con las incursiones en pista

3. Creación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista Go Teams (RST Go Team)

3.1 El primer Seminario Regional de la OACI sobre Seguridad Operacional en Pista para las Regiones NAM/CAR/SAM fue llevado a cabo en octubre de 2011, en Miami, Estados Unidos. El objetivo principal fue el de proporcionar a los participantes al evento con el material guía actualizado así como las herramientas para encarar varios aspectos relacionados con la seguridad operacional como la prevención y mitigación de las incursiones/excursiones en pista, que incluye una combinación apropiada de ayudas visuales, procedimientos, controles, reglamentos, gestión y las facilidades para la diseminación de información.

3.2 Como parte del evento, se analizó y discutió entre los participantes varios casos de estudio relacionados con la participación efectiva de los RST. Asimismo, como resultado se decidió apoyar, monitorear, hacer seguimiento y reportar el estado de implementación de los RST así como las acciones regionales y nacionales desarrolladas para reducir los riesgos asociados de acuerdo a lo requerido. Por otro lado, se apoyó la creación de RST Go Teams bajo el liderazgo de OACI y la participación de los involucrados para asistir a los Estados en la creación de los RST.

3.3 Considerando que el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) incluye en su programa de trabajo las excursiones en pista por medio de las Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI), RASG-PA lleva adelante el liderazgo de la implementación de RST en Panamérica.

3.4 Los Estados participantes inicialmente son: Aruba, Bahamas, Islas Turcas y Caicos, Jamaica, México y República Dominicana.

3.5 El apoyo a la creación de RST Go Team consiste en asistir y ser los mentores por parte de los Colaboradores de OACI de la Seguridad Operacional en el desarrollo de un análisis de carencias (gap Analysis) de un RST, asesorar identificando las diferentes áreas de oportunidad, proporcionando las recomendaciones para apoyar en la implementación de dichos RSTs. El proyecto piloto lanzado para la creación de un RST en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, está siendo apoyado por la DGAC de México y colaboradores internacionales en su implantación.

4. Conclusión

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la importancia en la creación de RST Go Teams;
- b) manifestar su intención de recibir apoyo para la creación de RST Go Team en los aeropuertos de sus Estados; y
- c) participar en el Seminario/Taller NAM/CAR sobre Seguridad Operacional en Pista a realizarse en la Oficina NACC de la ciudad de México el segundo semestre de 2012, como seguimiento al primer evento organizado en Miami en 2011.