



RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Duodécima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/12)
Lima, Perú 24 al 28 de setiembre de 2018

Asunto 3: Revisión cuerpo y apéndices LAR 153 – Operación de aeródromos

b) LAR 153 APENDICE 1 al LAR 153 – SMS para Aeródromos

CAPITULO 2 – Generalidades

2. 2.Seguridad operacional en los Aeródromos

(Presentada por. C. García Pepe)

Resumen

Esta NE contiene los textos de la propuesta de enmienda a ser incluidos en el LAR 153 - LAR 153 APENDICE 1 al LAR 153 – SMS para Aeródromos CAPITULO 2 – Generalidades 2. 2.Seguridad operacional en los Aeródromos cuyo propósito es dar cumplimiento a la resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI que instó a los Estados a mejorar la seguridad en la pista y promover el establecimiento y la mejora de equipos multidisciplinarios de seguridad en la pista en los aeródromos conforme a lo establecido en el Doc 9870 AN/463 Manual sobre la prevención de incursiones en la pista Los resultados la evaluación servirán para desarrollar una propuesta de modificación en el LAR 153 la que será evaluada y validada por el Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres

Referencias

- LAR 153
- Resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI
- Doc 9870 AN/463 Manual sobre la prevención de incursiones en la pista
- Doc 9859 AN/460 Manual de gestión de la seguridad operacional
- Doc 9476-AN/927 Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS)
- Anexo 14, Vol. I de la OACI 7ª EDICIÓN
- Notas de teleconferencias sostenidas por el Panel de expertos AGA del SRVSOP

1. Introducción

1.1. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2. Bajo este contexto, el Sistema viene desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que permiten a los Estados miembros contar con requisitos armonizados en base a los Anexos y documentos OACI, así como las mejores prácticas desarrolladas por los Estados miembros y los estándares internacionales en seguridad operacional.

1.3. Los reglamentos LAR, se encuentran en los Estados en proceso de armonización y/o adopción, considerando que los reglamentos ya han sido aprobados por la Junta General.

1.4. La cuarta y quinta enmienda al conjunto LAR AGA, fue revisada durante la Novena y Décima Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA/9 – RPEAGA/10) Lima, Perú, en fechas 15 al 19 de mayo de 2017 y 5-8 de septiembre de 2017 respectivamente, y aprobada por la Junta General del SRVSOP en su Reunión JG/30 del 3 de diciembre de 2017, es la versión vigente del conjunto LAR AGA.

2. Análisis

2.1 La estrategia actual de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, dispone la necesidad de revisar y validar el contenido de cada una de las secciones de los LAR en los paneles de expertos.

2.2 Con tal motivo, se adjunta a la presente NE xx la modificación para incluir en el LAR 153 la modificación del LAR 153 APENDICE 1 al LAR 153 – SMS para Aeródromos CAPITULO 2 – Generalidades 2. 2. Seguridad operacional en los Aeródromos a los efectos de dar cumplimiento a la resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI que instó a los Estados a mejorar la seguridad en la pista. En vista de que la OACI promueve y apoya el establecimiento y la mejora de equipos multidisciplinarios de seguridad en la pista en los aeródromos, así como dar cumplimiento a lo establecido en el Doc 9870 AN/463 Manual sobre la prevención de incursiones en la pista

2.3 Cumplir con el Programa de seguridad de la pista (RSP) de la OACI que promueve el establecimiento de Equipos de seguridad en la pista (RST) en los aeropuertos como un medio eficaz para reducir los accidentes e incidentes graves relacionados con la pista. Este requisito de que los aeropuertos establezcan un equipo de seguridad en la pista (RST) es uno de los principales resultados del simposio de seguridad de la pista mundial de la OACI celebrado en Montreal (Canadá) en mayo de 2011

2.4 Dar respuesta a la pregunta del protocolo que es parte del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) 8.205 ¿Ha establecido y aplica el Estado un proceso para garantizar que el plan de iluminación, letreros y señales de los explotadores de aeródromos estén plenamente integrados en las estrategias de prevención de incursiones en la pista y colisiones, teniendo en cuenta las distintas intensidades de tránsito y las condiciones de visibilidad? - Examinar elementos que prueben la aplicación del enfoque sistémico a la estrategia de prevención de incursiones en la pista y colisiones, p. ej., el establecimiento de equipos de seguridad operacional en la pista

3.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
LAR 153 APENDICE 1 al LAR 153 – SMS para Aeródromos CAPITULO 2 – Generalidades 2.Seguridad operacional en los Aeródromos	LAR 153 APENDICE 1 al LAR 153 – SMS para Aeródromos CAPITULO 2 – Generalidades 2.Seguridad operacional en los Aeródromos	
<p>a. La seguridad operacional en los aeródromos requiere que el operador/explotador de aeródromo enfoque la gestión para que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia.</p> <p>b. El operador/explotador de aeródromo debe coordinar con los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones, y la AAC verificará que exista esta coordinación.</p> <p>c. El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan con los requisitos de seguridad operacional del operador de aeródromo.</p>	<p>a. La seguridad operacional en los aeródromos requiere que el operador/explotador de aeródromo enfoque la gestión para que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia.</p> <p>b. El operador/explotador de aeródromo debe coordinar con los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones, y la AAC verificará que exista esta coordinación.</p> <p>c. El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan con los requisitos de seguridad operacional del operador de aeródromo.</p> <p>d. El operador/ explotador del aeródromo debe desarrollar un programa de prevención de las incursiones en la pista estableciendo en el aeródromo un equipo de</p>	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>seguridad operacional en la pista.</p> <p>e. El equipo local de seguridad operacional en la pista, deberá elaborar un plan de acción sobre seguridad operacional en la pista, y brindar el asesoramiento correspondiente a la administración en relación con posibles problemas de incursión en la pista y recomendar estrategias para eliminar los peligros y mitigar el riesgo residual.</p> <p>f. El equipo deberá estar conformado por representantes de las operaciones de aeródromo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las líneas aéreas o explotadores de aeronaves, las asociaciones de pilotos y de controladores de tránsito aéreo y cualquier otro grupo que participe directamente en operaciones en la pista.</p>	

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Duodécima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
- b) estudiar la propuesta de modificación del LAR 153 APENDICE 1– SMS para Aeródromos CAPITULO 2 – Generalidades 2. 2. Seguridad operacional en los Aeródromos a los efectos de dar cumplimiento a la resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI que instó a los Estados a mejorar la seguridad en la pista.
- c) aprobar, comentar o sugerir modificaciones al LAR 153 para que el contenido sea aplicable a los Estados y al mismo tiempo se cumplan con las disposiciones necesarias sobre seguridad operacional.

- FIN -

CAPITULO 2 - Generalidades

1. Introducción

- a. Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y complejidad de las operaciones que se llevan a cabo en el aeródromo, el cual incluya procedimientos para identificar los peligros y una gestión de riesgos de seguridad operacional eficaz.
- b. Para el establecimiento de un SMS es indispensable en cumplimiento de los LAR 139 y 153 desarrollar y mejorar una cultura de seguridad operacional del aeródromo,.
- c. Los requerimientos establecidos en el LAR 153, requieren que el operador/explotador de aeródromo en su SMS, defina las líneas de responsabilidad en lo relacionado a seguridad operacional, incluyendo la identificación del ejecutivo responsable y las funciones y responsabilidades que les son asignadas en este aspecto.
- d. El operador/explotador de aeródromo debe ser responsable de la seguridad operacional de los servicios o de los productos contratados, comprados o tercerizados a otras organizaciones.
- e. Este Apéndice establece los requisitos mínimos aceptables; sin embargo el operador/explotador de aeródromo puede establecer requisitos más rigurosos para mantener el adecuado equilibrio entre operación y protección.

2. Seguridad operacional en los Aeródromos

- a. La seguridad operacional en los aeródromos requiere que el operador/explotador de aeródromo enfoque la gestión para que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia.
- b. El operador/explotador de aeródromo debe coordinar con los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones, y la AAC verificará que exista esta coordinación.
- c. El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan con los requisitos de seguridad operacional del operador de aeródromo.
- d. El operador/ explotador del aeródromo debe desarrollar un programa de prevención de las incursiones en la pista estableciendo en el aeródromo un equipo de seguridad operacional en la pista.
- e. El equipo local de seguridad operacional en la pista, deberá elaborar un plan de acción sobre seguridad operacional en la pista, y brindar el asesoramiento correspondiente a la administración en relación con posibles problemas de incursión en la pista y recomendar estrategias para eliminar los peligros y mitigar el riesgo residual.
- f. El equipo deberá estar conformado por representantes de las operaciones de aeródromo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las líneas aéreas o explotadores de aeronaves, las asociaciones de pilotos y de controladores de tránsito aéreo y cualquier otro grupo que participe directamente en operaciones en la pista.
- ~~d-g.~~ Los factores que pueden representar peligros en las operaciones aéreas con un potencial de riesgo que ocurra un evento son:

1. Volumen y mezcla de tráfico (regular y no regular, chárter y especiales) ;
 2. vulnerabilidad de las aeronaves en tierra (dificultad de movimiento, fragilidad, etc.);
 3. condiciones meteorológicas adversas (temperaturas, vientos, precipitación y visibilidad reducida);
 4. presencia de fauna (aves y animales);
 5. señalización inadecuada, fuera de norma, borrosa o confusa;
 6. presencia de edificios, árboles y estructuras que limitan la visibilidad directa al control de tránsito aéreo;
 7. falta de identificación de los puntos críticos del aeródromo, incursiones en pista;
 8. ayudas visuales inadecuadas (p. ej., letreros, señales e iluminación) y elementos de montaje de las ayudas visuales no frangibles;
 9. incumplimiento de los procedimientos establecidos (especialmente en los aeródromos no controlados);
 10. movimiento de vehículos en el área de movimiento;
 11. presencia de FOD en las áreas de movimiento.
 12. presencia de personas o vehículos no autorizados en el área de movimiento.
 13. control en tierra y en la plataforma (a veces comprometido por la congestión del espectro de frecuencias, el empleo de fraseología no estandarizada, dificultades de idioma, distintivos de llamada equivocados, etc.);
 14. ayudas visuales y no visuales para el aterrizaje que no son adecuadas ni fiables;
 15. obstrucciones no balizadas; y
 16. trabajos de construcción, ampliación y mantenimiento en el aeródromo.
 17. Aprovechamiento de combustible a las aeronaves
 18. Características físicas del aeródromo fuera de norma
- e-h. Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer un SMS basado en un enfoque sistemático de la seguridad operacional, a fin de mantener la operación del aeródromo en condiciones seguras.

3. Presentación de Sucesos a la AAC

- a. Todo operador/explotador de aeródromo debe informar a la AAC sobre los sucesos de seguridad operacional que ocurran en el aeródromo, de conformidad con la normativa aplicable.
- b. Los operadores/explotadores de aeródromos deben informar de accidentes e incidentes graves, entre ellos:
 1. Salidas de pista;
 2. Aterrizajes demasiado cortos;
 3. Incursiones en pista;
 4. Excursiones en pista
 5. Aterrizaje o despegue en una calle de rodaje;
 6. Sucesos relacionados con choques de fauna ; y
 7. Otros

- c. Además de los accidentes e incidentes graves, los operadores/explotadores de aeródromo deberán comunicar los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos:
1. Sucesos relacionados con objetos extraños (FOD) y daños producidos;
 2. Otras salidas (de calle de rodaje o plataforma);
 3. Otras incursiones (en calle de rodaje o plataforma);
 4. Colisiones en tierra; y
 5. Otros

4. Estructura del SMS en Aeródromos

- a. El Operador de Aeródromo, debe establecer un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) e incluirlo en el manual de aeródromo de manera obligatoria y aceptable a la AAC. Dicho sistema debe ser estructurado de la siguiente manera:

1. Política y objetivos de seguridad operacional

- i. Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección
- ii. Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional
- iii. Designación del personal clave de seguridad operacional
- iv. Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias
- v. Documentación del SMS

2. Gestión de riesgos de seguridad operacional

- i. Identificación de peligros
- ii. Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional

3. Garantía de seguridad operacional

- i. Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional
- ii. Gestión de cambio
- iii. Mejora continua del SMS

4. Promoción de seguridad operacional

- i. Instrucción y educación
- ii. Comunicación de la seguridad operacional.