



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 7 del
orden del día:

7.2:

Riesgos de seguridad operacional

**Riesgos de seguridad operacional a escala mundial, regional y nacional y la
función de las RSOO y los RASG en el logro de los objetivos del GASP**

PROGRAMA DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA – PLAN DE ACCIÓN MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

[Nota presentada por los Estados Unidos en nombre del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), Organización europea para la seguridad de la navegación aérea (EUROCONTROL), Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA), Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito aéreo (IFATCA)]

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

Los sucesos de seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, siguen constituyendo una de las principales categorías de riesgo para la seguridad operacional de la aviación civil. A partir de 2011, la OACI y sus organizaciones asociadas en el programa de seguridad operacional en la pista (RSP) han estado trabajando en conjunto para minimizar y mitigar los riesgos de las salidas de pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista. En la presente nota se analizan las actividades del RSP dirigido por la OACI y el lanzamiento del Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a aprobar las recomendaciones que figuran en el párrafo 6.3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los sucesos de seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, siguen constituyendo una de las principales categorías de riesgo para la seguridad operacional de la aviación civil.

1.2 A partir del primer Simposio mundial de la OACI sobre seguridad operacional en la pista, celebrado en mayo de 2011, la OACI y sus asociados en el Programa de seguridad operacional en la pista (RSP) han estado trabajando en conjunto para minimizar y mitigar los riesgos de incursiones en la pista, salidas de pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista. Los asociados en el RSP han apoyado actividades como misiones de corta duración sobre seguridad operacional en la pista y seminarios en esa materia.

1.3 En enero de 2017, los asociados RSP establecieron un Grupo de trabajo sobre un plan de acción para la seguridad operacional en la pista (RSAP-WG) con el objetivo de revisar los logros, objetivos y prioridades del RSP y elaborar un Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista, que se presentó en el segundo Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista en noviembre de 2017. El Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP) proporciona medidas recomendadas para todos los interesados en la seguridad operacional en la pista, con miras a reducir la proporción mundial de salidas de pista e incursiones en la misma.

2. PANORAMA DEL PLAN DE ACCIÓN MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

2.1 En la edición actual del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP) se identifica la seguridad operacional en la pista como prioridad mundial de seguridad operacional. Un análisis estadístico de los accidentes de alto riesgo desde 2008 a 2016, realizado por el RSAP-WG indica que los accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista continúan representando la fuente más importante de accidentes aeronáuticos en todo el mundo y sigue constituyendo la categoría principal de riesgos de seguridad operacional. Los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista, definidos en el GASP y en el Informe anual de la OACI sobre seguridad operacional, incluyen las siguientes categorías de accidentes de la OACI: contacto anormal con la pista, choques con aves, colisión en tierra, salida de pista, incursión en la pista, pérdida de control en tierra, colisión con obstáculos y aterrizaje corto o largo.

2.2 En el GRSAP se recomiendan medidas para todas las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, incluyendo la OACI, los asociados RSP, las Administraciones de aviación civil de los Estados, las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeródromos, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y la industria aeroespacial.

2.3 Puesto que los Estados y la industria pueden tener sus propios retos específicos, las medidas recomendadas en el GRSAP no pueden abarcar todo el panorama. Los Estados, las regiones y la industria deberían realizar sus propios análisis de riesgo periódicos e identificar sus propios riesgos para la seguridad operacional y las medidas de mitigación pertinentes.

2.4 En un examen analítico de los datos de sucesos de seguridad operacional en la pista y en análisis de riesgos, el RSAP-WG determinó que las salidas de pista e incursiones en la misma constituyen las principales categorías de sucesos de alto riesgo. El análisis identificó a las salidas de pista como la categoría de riesgo principal con un peso de riesgo total considerablemente mayor que el de todas las demás categorías.

2.5 La OACI y sus asociados RSP también determinaron que las incursiones en la pista constituyen una categoría de elevado riesgo. Aunque el número de accidentes de incursiones en la pista notificados entre 2008 y 2016 es muy bajo, el número de incidentes de incursiones de ese tipo permanece elevado. Existe un riesgo muy elevado de que se produzcan víctimas mortales relacionado con los accidentes de incursiones en la pista.

2.6 En la Resolución A37-6 de la Asamblea, *Seguridad operacional en la pista*, se insta a los Estados a que tomen medidas para mejorar la seguridad operacional en la pista. Con arreglo al GRSAP, la OACI continuará mejorando sus disposiciones relacionadas con la seguridad operacional en la pista, incluyendo orientación pertinente, y continuará trabajando con sus asociados de seguridad operacional en la pista para ayudar a los Estados a alcanzar ulteriores mejoras de dicha seguridad.

3. PROGRAMAS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

3.1 Los programas estatales de seguridad operacional en la pista permiten a los Estados involucrar a los aeropuertos y a la industria en el tratamiento de riesgos de seguridad operacional en la pista dentro del sistema de aviación. Estos programas pueden variar entre los diferentes Estados en cuanto a su formato; no obstante, el RSP de la OACI recomienda que se basen en los principios de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y que involucren a las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista. El GRSAP proporciona recomendaciones específicas para los Estados en cuanto al desarrollo de programas estatales de seguridad operacional en la pista.

3.2 Acorde con las medidas recomendadas en el GRSAP, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos dirige un programa de seguridad operacional en la pista a nivel nacional. Aplicando principios de SMS, el programa de la FAA reúne a los aeropuertos y asociados de la industria para colaborar en la aplicación de la toma de decisiones basada en datos y basada en riesgos para mejorar la seguridad operacional del espacio aéreo estadounidense. Además, de apoyar a los grupos de seguridad operacional en la pista (RST) locales en los aeropuertos del país, el Programa nacional de seguridad operacional en la pista de la FAA ha permitido a dicha Administración identificar riesgos de seguridad operacional en la pista dentro de su sistema de aviación e implantar tecnologías como la de luces de estado de pista, equipo de detección en la superficie de los aeropuertos y sistemas de parada con materiales especiales para mitigar dichos riesgos. Por mayor información, véase GREPECAS/18 - IP/06, Seguridad operacional en la superficie, gestión de los riesgos de colisión en pistas y calles de rodaje y salidas de pista.

4. GRUPOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA DE LOS AEROPUERTOS

4.1 El RSP promueve el establecimiento de RST en los aeropuertos como medio eficaz para reducir accidentes e incidentes relacionados con las pistas. El requisito de que los aeropuertos establezcan RST fue uno de los resultados principales del primer Simposio mundial de la OACI sobre seguridad operacional en la pista celebrado en mayo de 2011. A partir del mismo, más de 200 aeropuertos internacionales en todo el mundo han registrado en la OACI un RST lo que ha resultado en una reducción mundial de los riesgos relacionados con la seguridad operacional en la pista.

4.2 El GRSAP recomienda el establecimiento de RST multidisciplinarios, lo que requiere colaboración entre las autoridades de reglamentación y las partes interesadas en los sectores de gestión de tránsito aéreo y aeródromos, explotadores de aeronaves y organizaciones de diseño de fabricación.

4.3 Los equipos de la OACI para misiones de corta duración sobre seguridad operacional en la pista pueden ayudar a introducir RST eficaces para mejorar la seguridad operacional en la pista mediante el suministro de asistencia técnica internacional de la OACI y organizaciones asociadas de RSP, incluyendo instrucción, análisis de carencias y asesoramiento de expertos.

5. **ACTIVIDADES DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA DE LA OACI**

5.1 Cada organización asociada asume su responsabilidad respectiva para reducir riesgos de seguridad operacional en la pista aportando sus conocimientos expertos para contribuir a las actividades más amplias de la comunidad de aviación y educando a sus propios miembros sobre cómo ejercer una función activa.

6. **CONCLUSIÓN**

6.1 Las organizaciones asociadas en RSP exhortan a todas las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista a aplicar las recomendaciones del GRSAP.

6.2 Existen recursos como el Conjunto (kit) de implementación de la seguridad operacional en la pista y las misiones de corta duración sobre seguridad operacional en la pista, de la OACI, así como el sitio web de la Organización sobre la implementación de la gestión de la seguridad operacional para ayudar a los interesados en la materia en la aplicación de las recomendaciones del GRSAP.

6.3 A la luz de lo expuesto, se invita a la Conferencia a aprobar las siguientes recomendaciones:

Recomendación 7.2/x – Programa de la OACI sobre seguridad operacional en la pista – Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista

Que la Conferencia:

- a) reconozca que las categorías de accidentes relacionados con la seguridad operacional en la pista, en particular las salidas de pista y las incursiones en la misma, siguen constituyendo una prioridad de seguridad operacional mundial para las partes interesadas de la aviación;
- b) inste a las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, incluyendo los Estados, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeródromos, industria aeroespacial y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, a que apliquen las medidas indicadas en el GRSAP para reducir la proporción mundial de salidas de pista e incursiones en la misma;
- c) pida a la OACI que continúe dirigiendo y coordinando el Programa de seguridad operacional en la pista con sus organizaciones asociadas para trabajar en conjunto a efectos de mitigar los riesgos relacionados con la seguridad operacional en la pista;
- d) recomiende que los Estados continúen estableciendo requisitos y actividades dirigidos a mejorar la seguridad operacional en la pista mediante programas estatales de seguridad operacional en la pista; y
- e) recomiende que los explotadores de aeródromos establezcan grupos de seguridad operacional en la pista eficaces y que todos los interesados en la seguridad operacional en la pista participen activamente en el establecimiento de grupos de seguridad operacional en la pista.