



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 2: Utilización oportuna y segura de nuevas tecnologías

2.3: Edición 2026-2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

FORTALECER EL MARCO DE COLABORACIÓN MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA MEDIANTE LA ASOCIACIÓN ENTRE LA OACI Y LA INDUSTRIA

[Nota presentada por el Brasil, Singapur, el Reino Unido, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)]

RESUMEN

La OACI ha establecido la Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista. Las actividades y los resultados de los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista complementan la formulación de políticas dirigida por la OACI, definida en el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004). Los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista elaboraron un Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP), cuya segunda edición se publicó en febrero de 2024, que contiene acciones recomendadas para todas las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista.

En el marco del Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos, junto con una amplia coalición de asociados de la industria, lideró la elaboración y publicación del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista (GAPPRE), así como el Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista (GAPPRI). Estos documentos representan el consenso de la industria con respecto a las mejores prácticas y oportunidades de acción para gestionar el riesgo y la resiliencia asociados a las salidas de pista y las incursiones en la misma.

En esta nota se destaca la necesidad de que la OACI mantenga un liderazgo continuo en el ámbito de la seguridad operacional en la pista y de que los Estados, en colaboración con la OACI y los asociados de la industria, sigan elaborando disposiciones para el establecimiento y la implementación de programas estatales de seguridad operacional en la pista que utilicen el GRSAP, el GAPPRE y el GAPPRI.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a formular la recomendación 2.3/x — Fortalecer el marco de colaboración mundial para la seguridad operacional en la pista mediante la asociación entre la OACI y la industria, que figura en la sección 4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004)</i> <i>Programa de la OACI sobre seguridad operacional en la pista — Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista, segunda edición, febrero de 2024</i> <i>Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial 2023-2025 (Doc 10161)</i> <i>"Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista (GAPPRE)", Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos, mayo de 2021</i> <i>"Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista (GAPPRI)", Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos, diciembre de 2023</i>

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 figurando entre las principales categorías de riesgo para la seguridad operacional en la aviación civil.

1.2 El *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) brinda el marco de políticas para la elaboración de los planes regionales, subregionales y nacionales, lo que permite garantizar la coherencia, la armonización y la coordinación de los esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

1.3 La Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI complementa la política establecida en el GASP. Proporciona acciones y resultados que abordan el riesgo y la resiliencia de la seguridad operacional en la pista por medio de una colaboración global más amplia, ofreciendo mejores prácticas, oportunidades de acción específicas y conocimientos de implementación.

1.4 Es importante que la OACI continúe su liderazgo en el ámbito de la seguridad operacional en la pista, incluido el Programa de seguridad operacional en la pista, y que los Estados, en colaboración con la OACI y la industria, sigan elaborando disposiciones sobre el establecimiento y la implementación de programas estatales de seguridad operacional en la pista aprovechando el consenso de la industria, al que se llegó en el [Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista \(GRSAP\)](#), el [Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista \(GAPRE\)](#) y el [Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista \(GAPPRI\)](#), en cuanto a la gestión de los riesgos de salidas e incursiones en la pista, y de la resiliencia ante ellas.

2. ANÁLISIS

2.1 En el GASP de la OACI se citan las salidas e incursiones en la pista entre las cinco categorías de sucesos de alto riesgo que es preciso afrontar para reducir la posibilidad de víctimas mortales en la aviación.

2.2 El Informe de Seguridad de la Fundación de Seguridad de Vuelo 2023 considera la salida de pista como uno de los tipos de accidentes más frecuentes en la aviación y la incursión en la pista como una de las amenazas más graves para la seguridad operacional que deben abordarse en la aviación. La

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) también ha establecido que la seguridad operacional en la pista es una de las mayores amenazas para la seguridad operacional de la aviación en su Informe anual sobre seguridad operacional de 2023. En el informe se hace hincapié en que la implementación de medidas proactivas para mejorar la seguridad operacional en la pista sigue siendo una prioridad máxima.

2.3 La incursión en la pista es el principal factor precursor que hay que gestionar para evitar colisiones en la pista. Las consecuencias potenciales de una colisión en la pista son muy graves cuando se trata de aviones de reacción rápidos y de alta energía que se mueven en una franja de pista relativamente reducida. A diferencia del sistema anticolidión de a bordo (ACAS), que constituye la última barrera tecnológica en los cielos, no hay ningún sistema tan universalmente implementado que sirva como la última línea de defensa frente a la colisión en la pista.

2.4 El GASP es el marco de políticas que se usa para la elaboración de los planes regionales, subregionales y nacionales, lo que permite garantizar la coherencia, la armonización y la coordinación de los esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

2.5 La OACI ha establecido la Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista. Las actividades y los resultados de los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista complementan el entorno de formulación de políticas liderado por la OACI, como se define en el GASP. Las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista están llevando a cabo iniciativas para concienciar e instruir a quienes integran el Grupo de seguridad operacional en la pista (RST), como el programa de instrucción RST de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA). A través de su red mundial establecida, la IFALPA también recopila información de las pilotas y pilotos de líneas aéreas sobre las condiciones y deficiencias de las pistas locales, lo que proporciona un recurso adicional a los Estados.

2.6 Desde el primer Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista de la OACI, celebrado en Montreal (Canadá) en mayo de 2011, la OACI y sus asociados del Programa de seguridad operacional en la pista han estado colaborando para minimizar y mitigar los riesgos relacionados con las incursiones en la pista, las salidas de pista y otros sucesos vinculados a la seguridad operacional en la pista. En enero de 2017 los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista establecieron el Grupo de Trabajo sobre un plan de acción sobre seguridad operacional en la pista (RSAP-WG) con el objetivo de revisar los logros, objetivos y prioridades del Programa de seguridad operacional en la pista y de elaborar un Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP).

2.7 Por medio de un examen y un análisis de los datos de sucesos de seguridad operacional en la pista y de evaluaciones de riesgos, el RSAP-WG determinó que las salidas de pista y las incursiones en la misma se consideran categorías principales de sucesos de alto riesgo para la seguridad operacional en la pista. El GRSAP proporciona recomendaciones de acción a todas las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, que están encaminadas a reducir la proporción mundial de salidas de pista e incursiones en la misma. Publicado inicialmente en 2017, el GRSAP fue examinado y actualizado por los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista en 2022, lo que culminó en la publicación de una versión revisada en febrero de 2024.

2.8 En el GRSAP se recomiendan acciones para todas las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista, incluidos la OACI, los asociados del Programa de seguridad operacional en la pista, las Administraciones de Aviación Civil (CAA) 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.

2.9 Los programas estatales de seguridad en la pista pueden abarcar una serie de actividades dirigidas a mejorar la seguridad operacional en la pista, como por ejemplo el establecimiento de grupos de seguridad operacional en la pista de los aeropuertos. Mediante estos programas los Estados deberían lograr la participación de los aeropuertos y de las partes interesadas de la industria en el tratamiento de los riesgos de seguridad operacional en la pista dentro del sistema de aviación.

2.10 Si bien el formato de estos programas puede variar de un Estado a otro, el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI recomienda que se basen en los principios de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y que cuenten con la participación de las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista pertinentes. El GRSAP y la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial 2023-2025* (Doc 10161) proporcionan recomendaciones específicas a los Estados para abordar la seguridad operacional en la pista a través de diversas actividades.

2.11 El RSP promueve el establecimiento de RST multidisciplinarios 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. Desde 2011 el establecimiento de RST eficaces ha ayudado a reducir significativamente los riesgos relacionados con la seguridad operacional en la pista a escala mundial y ahora se incluye en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos* (Doc 9981) de la OACI como una responsabilidad clave de los explotadores de aeródromos.

3. OPORTUNIDADES DE ACCIÓN DEL GAPPRI Y EL GAPPRE

3.1 Las regiones y los Estados se enfrentan a desafíos únicos en lo que respecta al riesgo de las salidas de pista y las incursiones en la misma. Estos desafíos se abordan mediante sus propios análisis periódicos del riesgo y la resiliencia, que contribuyen a determinar los riesgos específicos de seguridad operacional, las fuentes de resiliencia y las medidas de mitigación apropiadas.

3.2 Dada la naturaleza mundial de la aviación civil y las limitadas oportunidades de aprendizaje local, la eficiencia y la oportunidad de los análisis del riesgo y la resiliencia locales solo pueden garantizarse cuando se sustentan en una gestión del conocimiento más amplia y global. Este enfoque mantiene informados a los Estados y las regiones sobre el espectro mundial de posibles hipótesis de riesgo, oportunidades de acción y mejores prácticas comprobadas.

3.3 Debido a la complejidad de los factores de riesgo, que afectan a varios segmentos de la industria de la aviación, incluidos los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeródromos, los fabricantes de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), la prevención de las salidas de pista y las incursiones en la misma requiere un enfoque sincronizado, que implique el compromiso y la coordinación de numerosas partes interesadas.

3.4 Para responder a los desafíos derivados de la especificidad local de los perfiles de riesgo y resiliencia, se necesita una amplia gestión de conocimientos a escala mundial y un enfoque sincronizado. El marco de colaboración establecido a través de la Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI se ha fortalecido aún más mediante la elaboración de nuevas iniciativas de la industria como el GAPPRE y el GAPPRI, que sintetizan el consenso actual de la industria con respecto a las oportunidades de acción y las mejores prácticas en materia de riesgo y resiliencia.

3.5 La Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos, junto con una amplia coalición de asociados de la industria, dirigió la creación y publicación del GAPPRE y el GAPPRI en el marco del Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI. Este enfoque de colaboración contó con la participación de explotadores de aeronaves, ANSP, explotadores de aeródromos, fabricantes de la industria aeroespacial, organizaciones de investigación y desarrollo, y organismos de reglamentación. Todas estas partes interesadas participaron activamente en la elaboración del GAPPRI y el GAPPRE.

3.6 Más de 200 profesionales de más de 80 organizaciones participaron en subgrupos de trabajo dirigidos por los principales asociados, entre ellos la IATA, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), la CAA del Reino Unido y la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF).

3.7 El enfoque adoptado por el grupo de trabajo se basó en los conocimientos y en los datos. El grupo aplicó la estrategia "Aprendizaje de todas las operaciones", iniciada por la FSF, para ampliar su enfoque, pasando de centrarse meramente en los eventos peligrosos a incluir el aprendizaje de las mejores prácticas.

3.8 El GAPPRI y el GAPPRE resultantes son un esfuerzo integral y colaborativo para mejorar la seguridad operacional en la aviación. Se trata de documentos basados en el consenso, que contienen oportunidades de acciones sincronizadas y mejores prácticas que van más allá del mero cumplimiento de la reglamentación. Reconocen los diversos perfiles del riesgo y la resiliencia de las partes interesadas y fomentan el intercambio de estrategias exitosas. Además, proporcionan orientación y hojas de ruta sólidas para su implementación en varios horizontes temporales, lo que permite la adaptación a las necesidades cambiantes de la aviación.

3.9 Al abordar el riesgo y la resiliencia de manera holística, estos planes de acción permiten a las partes interesadas de la aviación de todo el mundo mitigar de manera proactiva el riesgo de las salidas de pista y las incursiones en la misma, fomentando así un ecosistema de la aviación global más seguro y resiliente. A este respecto, se invita a los Estados a que evalúen la pertinencia de las recomendaciones que figuran en el GRSAP, el GAPPRE y el GAPPRI, en relación con las condiciones locales y los contextos específicos, y a que, en consulta con las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista pertinentes, establezcan requisitos y actividades destinados a mejorar la seguridad operacional en la pista mediante programas estatales de seguridad operacional en la pista.

4. CONCLUSIÓN

4.1 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 2.3/x — Fortalecer el marco de colaboración mundial para la seguridad operacional en la pista mediante la asociación entre la OACI y la industria.

Que los Estados:

- a) tomen nota de los progresos realizados por el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI en colaboración con los asociados del programa, incluida la publicación de la segunda edición del Plan de acción mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSAP);
- b) tomen nota de las iniciativas adoptadas por la industria para la publicación del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista (GAPPRE) y del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista (GAPPRI), en el marco de la Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI; y
- c) evalúen la pertinencia de las recomendaciones que figuran en el GRSAP, el GAPPRE y el GAPPRI en relación con las condiciones locales y los contextos específicos, y a que, en consulta con las partes interesadas en la seguridad operacional en la pista pertinentes, establezcan requisitos y actividades destinados a mejorar la seguridad operacional en la pista mediante programas estatales de seguridad operacional en la pista.

que la OACI:

- d) promueva, a través de diversos medios de comunicación y participación, la Asociación para el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI, incluidos el GRSAP, el GAPPRE y el GAPPRI;
- e) garantice la continuidad de su liderazgo en el ámbito de la seguridad operacional en la pista, incluidas las incursiones en la pista y las salidas de pista, aprovechando la Asociación colaborativa para el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI; y
- f) en colaboración con los Estados y la industria, elabore nuevas disposiciones sobre el establecimiento y la implementación de programas estatales de seguridad operacional en la pista.

— FIN —