



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización**

**USO DE DATA DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA EL DISEÑO DE AERÓDROMO**

(Nota presentada por ACI, CANSO y ICCAIA)

**RESUMEN**

ACI, CANSO y la ICCAIA han instado de manera consistente la utilización de data de seguridad operacional para establecer las especificaciones de diseño de aeropuerto alineado con los requisitos de seguridad operacional.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar el trabajo que se realiza bajo la dirección de la Comisión de Aeronavegación, en la revisión de las especificaciones de diseño de aeródromos, con un fuerte enfoque en el uso de los datos de seguridad operacional e información; y
- b) apoyar el intercambio de información de seguridad operacional entre los estados, los aeropuertos, las organizaciones locales y las organizaciones internacionales que podrían contribuir a estos objetivos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La investigación realizada por la industria ya ha proporcionado pruebas convincentes a la OACI de que pueden reducirse separaciones de calle de rodaje sin ninguna reducción en el nivel de seguridad operacional, ya que las desviaciones de aeronaves de las señales de eje de calle de rodaje resultaron menor de lo previsto cuando se determinaron los márgenes de seguridad operacional. La enmienda que acaba de publicarse en el anexo 14 incluye en consecuencia las reducciones en las separaciones mínimas de calle de rodaje y separaciones-calle de rodaje-a-objeto.

1.2 Se espera que esta reducción de las separaciones de calle de rodaje sea de gran beneficio para los operadores de aeropuertos, permitiendo una mayor flexibilidad en el diseño de terminales e instalaciones adyacentes a las calles de rodaje, tales como permitir el uso de las calles de rodaje existentes por aviones con una envergadura de mayor tamaño y permitir el estacionamiento aeronaves de mayor longitud en los puestos de estacionamiento, así como también una mejor utilización de la infraestructura existente. También se espera que reduzca el coste del alojamiento de aviones más grandes en los aeropuertos existentes, y de la construcción de nuevas instalaciones.

1.3 Ahora el enfoque está cambiando a otras especificaciones de diseño, como se describe a continuación. Los aviones modernos tienen sistemas que proporcionan una orientación muy precisa en el aterrizaje y despegue, así también como en el rodaje, y esto hace que sea oportuno revisar todas las especificaciones de diseño contenidas en el Anexo 14, en base a los datos de seguridad operacional disponibles. Basándonos en estos datos que abarcan muchos años de operaciones, parece que algunas de las disposiciones del Anexo 14 van más allá de lo necesario para la seguridad.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La ANC ha acordado una tarjeta de trabajo para revisar el método de diseño de código de referencia del aeródromo y los parámetros reguladores para proporcionar disposiciones adecuadas para el diseño y desarrollo de la infraestructura y las instalaciones del aeródromo, y enmendar las especificaciones de diseño detallado en cuanto, como se requiere el uso de un enfoque basado en operacionalmente, para eliminar cualquier exceso de provisión sin el beneficio de la seguridad.

2.2 Esta tarea incluirá la revisión de las especificaciones de diseño, tales como el ancho de pista, ancho de calle de rodaje, y la anchura de los márgenes de pista y de calles de rodaje, franja de pista y de calles de rodaje, separación entre pista y calles de rodaje, y las superficies limitadoras de obstáculos. Una comisión técnica está examinando los datos de seguridad operacional correspondientes a estas especificaciones, teniendo en cuenta la tecnología disponible en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves, tal cual se refleja en el rendimiento operacional actual.

2.3 El trabajo cuenta con el firme apoyo de ACI, CANSO y la ICCAIA. Tal como se hizo para las separaciones de las calles de rodaje, la data de seguridad operacional y de rendimiento de las aeronaves, así como también los datos sobre incidentes debe ser utilizado para establecer el nivel de seguridad asociado con los criterios de diseño del lado aéreo, compartiendo dicha información de seguridad operacional entre todas las partes podría contribuir a estos objetivos de seguridad operacional.

2.4 ACI, CANSO y la ICCAIA solicita el apoyo de los Estados en la continua búsqueda de los objetivos mencionados anteriormente, los cuales ya han sido apoyados por un número de Estados que están involucrados en el Grupo de expertos sobre diseño y operaciones de aeródromo y la Comisión de Aeronavegación (ANC).