



## NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/15  
14/01/26

### Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

#### Cuestión 6 del Orden del Día:

**Estado de los proyectos e Iniciativas de mejora de la seguridad operacional de  
RASG-PA**

#### **ESTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA EN LA REGIÓN PANAMERICANA**

(Presentada por la Secretaría)

#### **RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio tiene como objetivo informar el estado de la implementación de los Equipos de Seguridad en Pista locales en la Región Panamericana y recomendar acciones futuras por parte de RASG-PA para promover su implementación.

<b>Acción:</b>	Acciones sugeridas en la sección 4 de este documento de trabajo
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li><li>• Ningún país se queda atrás</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• RASG-PA ESC/36</li><li>• <a href="#">Resolución de la Asamblea de OACI A37-6</a></li><li>• <a href="#">Plan Global de para la Seguridad Operacional en la Aviación 2026-2028</a></li><li>• <a href="#">ICAO Safety Report 2025 Edition</a></li><li>• Doc 9981 PANS Aeródromos</li><li>• Preguntas del protocolo AGA ICAO USOAP CMA</li><li>• <a href="#">ICAO Global Runway Safety Action Plan</a></li><li>• <a href="#">ICAO Runway Safety Team Handbook</a></li><li>• <a href="#">ICAO Runway Safety Go-Team Methodology</a></li></ul>

## 1. Introducción

1.1 El Plan Global de para la Seguridad Operacional en la Aviación (GASP), en su edición 2026-2028 (GASP Doc 10004), identificó las Excursiones en Pista (RE) e Incursión en Pista (RI) como categorías globales de alto riesgo de sucesos (G-HRC).

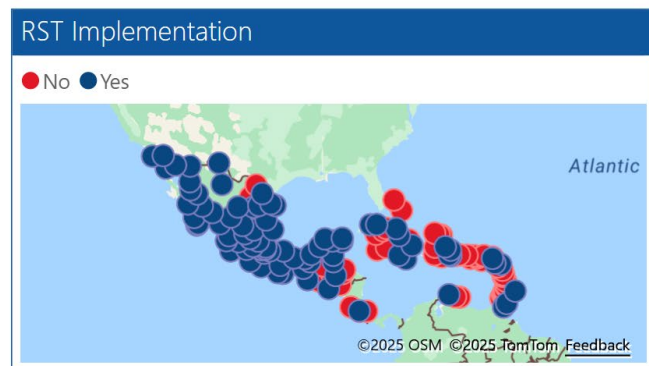
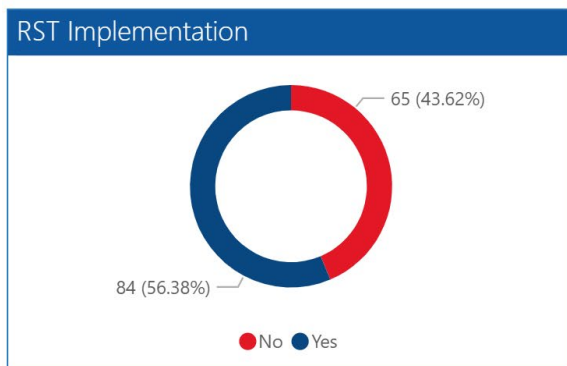
1.2 La Hoja de Ruta Global de Seguridad Operacional en la Aviación (Doc 10161) recomienda acciones a los Estados, Regiones e Industria para promover el establecimiento e implementación de Programas Estatales de Seguridad en Pistas y Equipos Locales de Seguridad en Pistas {Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) 4, SEI 5, SEI 9, SEI 10, SEI 14, SEI 15}.

1.3 En mayo de 2021, la Reunión #36 del ESC de la RASG-PA respaldó una conclusión (ESC/36/C1) para apoyar la implementación de la Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST) en Pan América, mediante la recopilación de datos de los Estados para preparar un plan regional de implementación. Además, en noviembre de 2021, el Pleno del RASG-PA respaldó una Conclusión (RASG-PA11/C5/2021) para la identificación de Estados/aeródromos donde puedan llevarse a cabo proyectos y actividades para apoyar la implementación y el mantenimiento de la RST, justificada con base en datos para priorizar su implementación.

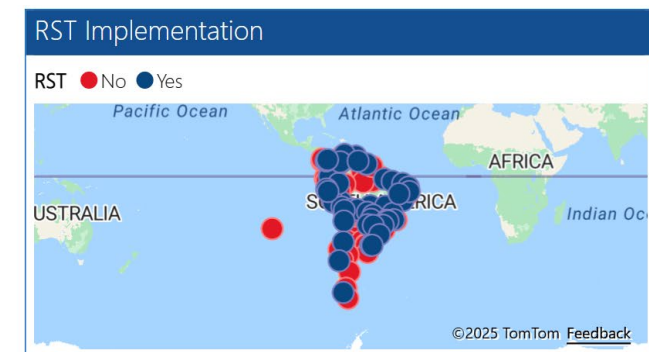
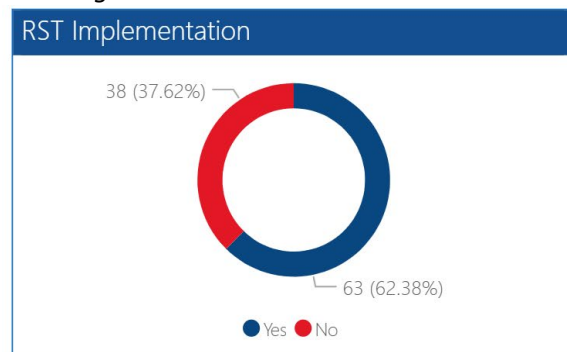
**2. Análisis**

2.1 Aunque la implementación de los RST locales se considera una acción de bajo costo para mitigar la ocurrencia de incursiones y excursiones en la pista (y una parte integral del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del explotador del aeródromo), en la región CAR/SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente bajo. Las cifras actuales de implementación son las que se muestran a continuación (tomadas del portal Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iStars):

*CAR Region:*



*SAM Region:*



2.2 Debido a su impacto en la seguridad operacional y a los relativos bajos costos de implementación, la Secretaría de RASG-PA considera que los números deben aumentarse.

### 3. Acciones en 2025

#### *Región CAR*

3.1 Durante 2025, la Oficina Regional NACC llevó a cabo siete misiones de Equipo de Seguridad Operacional en Pistas (RS GO-TEAMS) para apoyar la implementación y revisión de equipos de seguridad en pistas locales en la región de Centroamérica y el Caribe. Estas misiones del RS GO-TEAM, planificadas para cinco días cada una, también abordaron asistencia para otros temas relevantes como el nuevo Formato Global de Informe sobre las Condiciones de la Superficie de la Pista (GRF) y la certificación de aeródromos. La anterior Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas en Tierra (AGA), asistida por un Experto en la Materia (SME), llevaron a cabo estas misiones.

3.2 Los aeródromos y Estados apoyados durante las misiones RST de 2025 fueron:

- Aeropuerto Internacional Philip S.W. Goldson (MZBZ), Belice
- Aeropuertos internacionales MROC y MRL, en Costa Rica
- Aeropuerto Internacional de El Salvador (MSLP), El Salvador
- Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez (MMMX), México
- Aeropuerto Internacional de Palmerola (MHPR), Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales (MHLM) y Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez (MHRO), Honduras
- Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino, en Nicaragua

3.3 Para 2026, el plan es continuar con la implementación de los RST locales a través de RS Go Teams, junto con los esfuerzos de implementación que podrían surgir de la próxima Reunión de Socios para la Seguridad Operacional en la Pista que se celebrará en la sede de la OACI. Además, la Oficina Regional de la NACC está retomando la conclusión bajo el RASG-PA ESC/36 para aumentar el número de aeródromos internacionales con implementación de RST y medir la eficacia de esos esfuerzos.

#### *Región SAM*

3.4 Durante 2025, la Oficina Regional SAM siguió completando el Curso Básico Online de RST, para cumplir con uno de los entregables del Proyecto de Implementación de RST RASG-PA.

3.5 Además, durante 2025 la Oficina Regional SAM asistió remotamente a los Estados en asuntos de RST, pero no se realizaron Go-Teams RST durante 2025, ya que el presupuesto para los Go-Teams RST fue utilizado por la Oficina SAM durante 2024.

3.6 Para 2026, el objetivo principal es obtener más datos sobre la RST en aeródromos en los que ya está implementado, comprobar su eficacia (utilizando la herramienta desarrollada en el marco del Proyecto de Implementación de la RST) y compararla con aeródromos donde no se implementa la RST, para permitir una mejor planificación de los siguientes pasos.

3.7 Además de la certificación de aeródromos, la Oficina Regional SAM seguirá trabajando para ampliar el número de aeródromos internacionales que implementan RST, ya que los documentos de la OACI destacan su importancia para la seguridad operacional en pistas.

#### **4. Acciones sugeridas**

4.1 Se invita a la reunión RASG-PA/15 a:

- a) Animar a los Estados Miembros a apoyar la implementación de equipos efectivos de seguridad en pistas en aeródromos internacionales, para reducir el riesgo relacionado con las actividades en pista;
- b) Animar a los operadores de aeropuertos internacionales a implementar y liderar equipos multidisciplinarios y colaborativos de seguridad en pistas siguiendo las directrices de la OACI o solicitando apoyo Estatal/OACI para implementar esos equipos;
- c) Animar a los operadores de aeropuertos internacionales donde el RST ya esté implementado a medir su eficacia utilizando la herramienta desarrollada por el Proyecto RST RASG-PA; y
- d) Priorizar los esfuerzos de las AAC de los Estados Miembros para recopilar pruebas de su implementación y reportar a la oficina regional correspondiente de la OACI.