



**Cuestión 5  
del Orden del Día**

**Otras actividades del RASG-PA**

**5.2 Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST)**

**EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

La seguridad operacional en pista es una responsabilidad colectiva que se extiende a diversas organizaciones (explotadores de aeródromos, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aerolíneas, etc.) así como a individuos (controladores de tránsito aéreo, pilotos, operadores de vehículos, etc.).

La OACI apoya la creación de Equipos de Seguridad Operacional (RST) para lidiar con la prevención de las excursiones de la pista, incursiones en la pista y cualquier otra ocurrencia relacionada con la seguridad operacional de la pista. El rol del RASG-PA es clave para la implementación de los RST para mejorar la seguridad operacional en pista a lo largo de la Región Panamericana.

**Referencias:**

- Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional 2010 (HLSC 2010)
- Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSS 2011)
- Seminario Regional de la OACI sobre Seguridad Operacional en Pista para las Regiones NAM/CAR/SAM, Miami, Estados Unidos, 12-14 de octubre de 2011 ([www.mexico.icao.int/Meetings/Meetings.html](http://www.mexico.icao.int/Meetings/Meetings.html))
- Doc. 9870 – *Manual sobre la Prevención de Incursiones en la Pista*
- *EUROCONTROL, Seguridad Operacional en la Pista, prevención de incursiones en la pista, Plan de Acción Europeo para la prevención de incursiones en la pista*
- Comunicación a los Estados EMX0375-Rev de fecha 5 de julio de 2012

**Objetivo  
Estratégico**

*Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A – Seguridad operacional*

**1. Introducción**

1.1 Un amplio rango de factores contribuyen a las incursiones de pista (RI) excursiones de pista (RE), los cuales incluyen el diseño imperfecto del aeródromo, tecnología, procedimientos, entrenamiento, reglamentación y el factor humano. Mientras continúen este tipo de incidentes con posibles consecuencias catastróficas, todas las partes interesadas necesitarán mantener sus esfuerzos para reducir estas ocurrencias.

1.2 El Programa de seguridad operacional en pista de la OACI brinda un foro para los reguladores, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de información aeronáutica, explotadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves para tratar los temas relacionados con asuntos de seguridad operacional en pista a lo largo de las especialidades operacionales.

1.3 La OACI y sus socios en el Programa de seguridad operacional en pista están trabajando en conjunto una serie de medidas concretas para minimizar los riesgos de las incursiones en la pista, las excursiones de la pista y otros eventos relacionados con la seguridad operacional en las pistas mediante el establecimiento, la promoción y la mejora de los RST multidisciplinarios en aeropuertos individuales.

1.4 Considerando que el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) incluye como parte de su programa de trabajo de seguridad operacional en pistas el tema de las RE a través de las Iniciativas para Aumentar la Seguridad Operacional (SEI), con el cual la implementación de los RST en Panamérica lógicamente caerá bajo la égida del RASG-PA. Sin embargo, debe considerarse que el Proyecto F-3 de Aeródromos del GREPECAS – *Mejorar la seguridad operacional en las pistas* descrito más adelante, tiene un enfoque complementario al del programa de trabajo del RASG-PA.

1.5 El proyecto regional “Mejorar la seguridad operacional en las pistas” del GREPECAS, el cual está contemplado dentro del programa de aeródromos del GREPECAS, está enfocado en temas de infraestructura de aeródromos (Anexo 14) y no en factores de control de tránsito aéreo o de pilotos. Consta de tres partes: mitigación/incursión en las pistas, excursión de la pista y la franja de pista nivelada y área de seguridad de extremo de pista (RESA). Los tres aspectos están interrelacionados de la siguiente manera: antes de entrar en la pista, en el aterrizaje en la pista y saliendo de la pista.

## **2. Discusión**

2.1 Como resultado de la promoción de la seguridad operacional de los RST mediante los diversos Seminarios Regionales de la OACI sobre seguridad operacional en pistas y los Talleres de Seguridad operacional de la aviación que se han llevado a cabo en las Regiones CAR/SAM desde el 2012, a continuación se presentan historias exitosas respecto a la implementación de los RST locales:

- RASG-PA y la Oficina Regional NACC de la OACI lanzaron el proyecto piloto para la creación de un RST en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MMMX), el cual está apoyado por la DGAC de México y las partes interesadas locales e internacionales.
- La Oficina Regional SAM de la OACI apoyó la implementación de un RST en el Aeropuerto Internacional de Quito (SEQU) en coordinación con la DGAC de Ecuador y las partes interesadas locales e internacionales.
- La Oficina Regional SAM de la OACI ha apoyado la implementación del RST en el Aeropuerto Internacional de Lima.
- La DGAC de Jamaica apoyó la implementación del RST en el Aeropuerto Internacional de Montego Bay (MKJS) con las partes interesadas locales e internacionales.

2.2 La Secretaría del RASG-PA mantiene una estrecha coordinación con el Secretario de GREPECAS, la Sede de la OACI mediante un enfoque de colaboración para la implementación exitosa de los RST para mejorar la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM.

### **3. Conclusión**

3.1 Existe una necesidad urgente de continuar con la implementación de los RST locales a lo largo de las Regiones CAR/SAM, considerando que las excursiones en la pista muestran una tendencia de incremento según se identificó en la Tercera Edición del Informe Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA para la Región Panamericana.

### **4. Recomendaciones**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) notar la información proporcionada;
- b) instar a los Estados y la industria a apoyar la implementación de los Equipos de Seguridad Operacional (RST) locales en las Regiones CAR/SAM;
- c) continuar con la instrucción sobre RST durante el 2013 mediante el programa de Talleres sobre Seguridad Operacional de la Aviación del RASG-PA;
- d) solicitar que las Oficinas Regionales de la NACC y SAM continúen organizando eventos tendientes a fomentar la creación de RST; y
- e) apoyar la realización del Seminario Regional para las Regiones NAM/CAR de Seguimiento sobre Seguridad Operacional de Pista de la OACI/Flight Safety Foundation el cual está siendo coordinado por la Sede de la OACI y la Oficina Regional de México, y que se celebrará en un Estado/Territorio miembro del OECS y estará auspiciado por la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA) del 6 al 8 de marzo de 2013.