



Cuestión 5

del Orden del Día

Otros Informes de Actividades del RASG-PA

5.2 Informe de los Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST)

ESTABLECIMIENTO DE EQUIPOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA PISTA (RST)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Las estadísticas demuestran que el número de incidentes de seguridad ocurridos en las pistas se mantiene y, en algunos casos, la tendencia es aumentar. La OACI continúa promoviendo el Programa de seguridad operacional en la pista con el propósito de fomentar, por parte de los Estados y las partes interesadas, la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPs) internacionales vigentes y la implementación de los Equipos de seguridad operacional de la pista (RST).

El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) ha tomado el liderazgo, incluyendo en su programa de trabajo la promoción de la implementación de los RST en las Regiones CAR/SAM y la elaboración de una herramienta para facilitar la implementación de los mismos.

Referencias:

- Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista (GRSS 2011)
- Seminario de la OACI/FAA/IFATCA sobre Seguridad Operacional en Pista para las Regiones NAM/CAR/SAM, Miami, Estados Unidos, 12-14 de octubre de 2011 (<http://www.mexico.icao.int/Meetings/RunwaySafetySeminar.html>)
- Doc 9870 – *Manual sobre la Prevención de Incursiones en la Pista*
- *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions – Edition 2.0 (disponible en inglés únicamente)* (<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/airports/european-action-plan-prevention-runway-incursions2.0.pdf>)
- *European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions – Edition 1.0 (disponible en inglés únicamente)* (<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/2012-european-action-plan-prevention-runway-excursions.pdf>)
- *ICAO Runway Safety Site* (www.icao.int/safety/runwaysafety/)
- *ICAO Safety Report 2013* (www.icao.int/safety/Documents/ICAO_2013-Safety-Report_FINAL.pdf)

Objetivo Estratégico

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico:

A – Seguridad operacional

1. Introducción

1.1 Las estadísticas mundiales, así como las regionales, demuestran que el número de accidentes/incidentes de seguridad ocurridos en las pistas se mantiene y, en algunos casos, la tendencia es aumentar; por lo tanto, la OACI, preocupada por ello, continúa promoviendo el Programa de seguridad operacional en la pista a nivel mundial con el propósito de fomentar, por parte de los Estados y las partes interesadas, la implementación de las SARP internacionales vigentes y la implementación de los Equipos de seguridad operacional de la pista (RST) (Ver **Apéndice, disponible únicamente en inglés**).

1.2 Para la OACI, los eventos relacionados con la seguridad operacional en la pista incluyen las siguientes categorías de sucesos de accidentes/incidentes: contacto anormal con la pista, impacto de aves, colisión en la tierra, servicios de rampa, excursión de la pista, incursión en la pista, pérdida de control en tierra, colisión con obstáculos y contacto fuera de la superficie de la pista.

1.3 Existen muchos factores tales como la fraseología aeronáutica, la competencia lingüística aeronáutica, los procedimientos de control de tránsito aéreo, las normas y requisitos de performance de los equipos, las ayudas visuales, geometría de los aeródromos, las operaciones de vuelo y la conciencia situacional, entre otros, los cuales deben tomarse en cuenta para mejorar la seguridad operacional en la pista y que pertenecen a las siguientes áreas funcionales:

- Control de tránsito aéreo: responsable del movimiento de las aeronaves tanto en el aire como en la tierra
- Operaciones de vuelo: responsable de las operaciones de las aeronaves tanto en el aire como en la tierra
- Aeródromos y ayudas terrestres: responsables de la infraestructura y funcionamiento del aeródromo
- Responsabilidades administrativas: aquellos que tienen a su cargo la toma de decisiones por encima del nivel operacional cotidiano de cualquier organización en dicho ambiente

1.4 El Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI promueve el foro para que los reguladores, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos, fabricantes de aeronaves y otras partes interesadas traten los temas relacionados con asuntos de seguridad operacional en la pista según las respectivas especialidades operacionales.

1.5 La OACI y sus socios en el Programa de seguridad operacional en la pista están trabajando en conjunto en la implementación de 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 la pista mediante la implementación de los RST multidisciplinarios en cada aeropuerto.

1.6 Es de notar que el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) ha tomado el liderazgo en este aspecto, considerando la tendencia al aumento de las excursiones de la pista en la región, por lo cual ha incluido en su programa de trabajo la promoción de la implementación de los RST en las Regiones CAR/SAM, incluyendo un plan piloto en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MMMX), México.

1.7 El Proyecto CAR F-3 del Programa de Aeródromos del GREPECAS – *Mejorar la seguridad operacional en las pistas*, el cual está enfocado a temas de infraestructura de aeródromos (Anexo 14) y que consta de tres partes: mitigación/incursión en la pista, excursión de la pista, y la franja de pista nivelada y área de seguridad de extremo de pista (RESA), es complementario al programa de trabajo del RASG-PA, el cual está orientado a los aspectos operacionales de seguridad.

2. Discusión

2.1 La promoción de la seguridad operacional es una actividad continua. En relación al Programa de seguridad operacional de la pista, la OACI y RASG-PA han realizado seminarios/talleres/reuniones en los cuales se promueve la implementación de los RST.

2.2 Debe notarse que hasta el momento se han implementado en la Región CAR los RST en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MMMX) México, apoyado por la DGAC de México, la Oficina Regional NACC de la OACI y las partes interesadas locales e internacionales; en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (MROC) Costa Rica, apoyado por la DGAC de Costa Rica; y en el Aeropuerto Internacional de Montego Bay (MKJS) Jamaica, apoyado por la AAC de Jamaica y las partes interesadas locales e internacionales.

2.3 Es evidente que cada RST tendrá características propias de acuerdo a las necesidades, problemática, dimensiones y recursos locales. El nivel de implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI y de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicios será clave para el funcionamiento óptimo del RST.

2.4 El RASG-PA está trabajando en un juego de herramientas para facilitar la implementación del RST, la cual estará disponible al público a mediados de 2013.

2.5 La Secretaría del RASG-PA mantiene una coordinación con el GREPECAS 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 Es manifiesta la necesidad de continuar con la implementación de los RST en cada aeropuerto, considerando la tendencia existente del incremento de eventos relacionados con la seguridad operacional de la pista.

3.2 El área de los Estados Panamericanos, debido a las particularidades de sus aeropuertos, se vería sumamente beneficiada con la implementación de los RST.

3.3 Las Oficinas Regionales de la OACI están dispuesta a asistir a los Estados en la implementación exitosa de los RST.

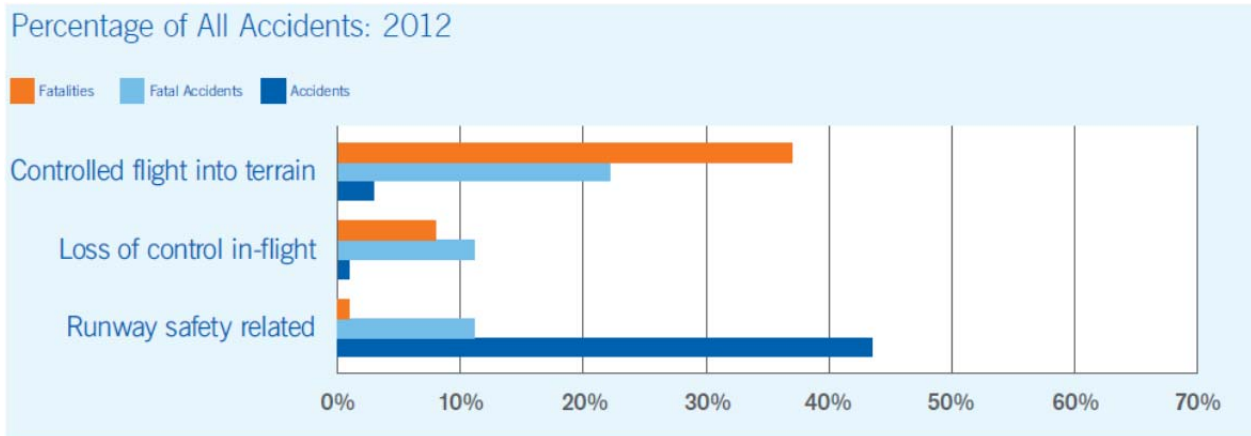
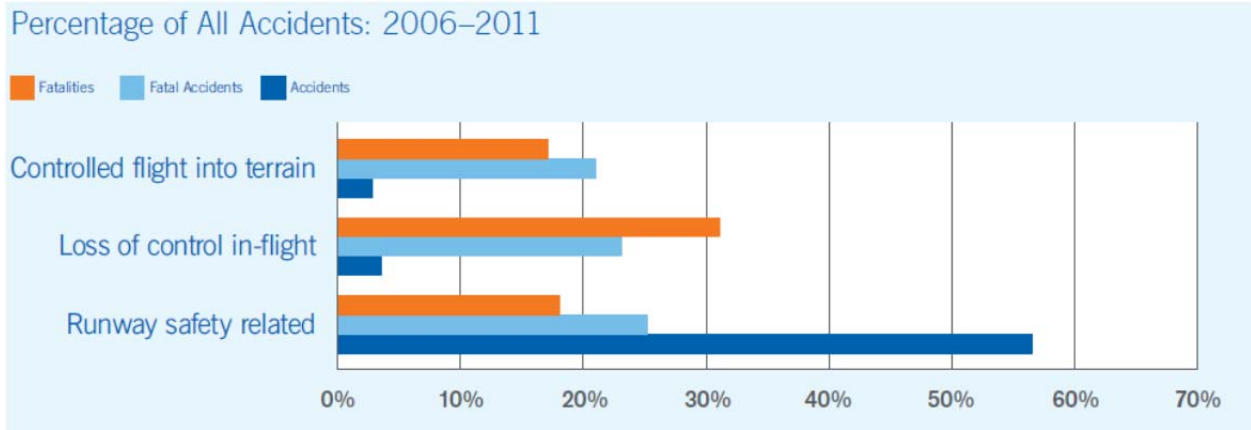
4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada; y
- b) apoyar e implementar los Equipos de Seguridad Operacional de la Pista (RST).

APÉNDICE

Análisis de Accidentes – Programa de Transporte Aéreo Comercial (MTOW > 2250 kg)



Note: The data used in the analyses are for aircraft providing scheduled commercial air transport having a maximum take-off weight exceeding 2250 kg.

Source: ICAO 2013 Safety Report.