



**Cuestión 2 del**

**Orden del Día: Necesidades y retos mundiales y regionales en la aviación civil**

- b) Resultados de los principales simposios mundiales de aviación civil de la OACI

**RESULTADOS DEL SEGUNDO SIMPOSIO MUNDIAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta los resultados del Segundo Simposio Mundial de Seguridad Operacional en la Pista, realizado entre el 20 y 22 de noviembre del 2017, en la ciudad de Lima, Perú.

Con una participación de más de 152 delegados, representando a 27 países y múltiples organismos internacionales, agencias regionales de aviación civil e industria, el propósito principal del Simposio es de proveer a los participantes de un foro mundial para intercambiar información y mejores prácticas para mejorar la seguridad operacional en la pista mediante el uso efectivo de estrategias innovadoras, herramientas, y tecnologías.

El evento también sirvió también para la publicación de importantes documentos, como el *Plan de Acción Mundial para la Seguridad Operacional en Pistas*, que provee acciones recomendables para las partes interesadas en la pista, cuyo enfoque es la reducción de la proporción global de incursiones y excursiones en pista.

**REFERENCIAS**

- ICAO Runway Safety Website (<https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/>)
- ICAO GRSS/2 Website (<https://www.icao.int/Meetings/GRSS-2/>)

**Objetivos Estratégicos de la OACI**

A: Seguridad operacional

**1. Introducción**

1.1 La resolución de la asamblea 37-6 sobre Seguridad Operacional en Pistas, urge a los Estados miembros a tomar medidas para mejorar la seguridad operacional en pistas, incluyendo el

establecimiento de Programas de Seguridad Operacional en Pistas utilizando un enfoque multidisciplinario, que incluya por lo menos reguladores, operadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, operadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves para prevenir y mitigar el efecto de las excursiones de pistas, las incursiones de pistas y otras ocurrencias relacionadas con la seguridad operacional en las pistas.

1.2 El primer Simposio Mundial de Seguridad Operacional en Pistas (GRSS) fue llevado a cabo en la Sede de la OACI en Montreal en Mayo de 2011, con el propósito de juntar a expertos de diversos dominios profesionales para determinar un enfoque multidisciplinario de mejora de seguridad operacional en pistas. Los sectores incluidos fueron reguladores, operadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, operadores de aeródromos, y fabricantes de aeronaves.

1.3 El requerimiento de que los aeropuertos establezcan Equipos de Seguridad en Pista (RST) fue uno de los principales resultados del GRSS llevado a cabo en Montreal, Canadá en Mayo 2011.

1.4 El Segundo Simposio Mundial de Seguridad Operacional en la Pista (GRSS/2) se llevó a cabo en el Swissôtel en Lima, Perú en noviembre 2017, como la continuación del GRSS/1.

1.5 Los objetivos establecidos para este simposio fueron los siguientes:

- Revisar los avances y mejoras en seguridad operacional en pistas desde el GRSS de 2011.
- Mejorar la seguridad operacional en pistas de manera mundial mediante la colaboración global y el intercambio de estrategias y mejores prácticas.
- Revisar la causa raíz de los accidentes e incidentes de pista.
- Obtener ratificación del Plan de Acción del Programa de Seguridad Operacional en Pistas para soportar y reforzar las iniciativas en seguridad operacional en pistas.
- Promover la participación de partes interesadas en iniciativas regionales relacionadas con la seguridad operacional en pistas.
- Aumentar el número y efectividad de los Equipos de Seguridad Operacional en Pistas (RST) bajo un enfoque basado en riesgos y entendiendo su relación con el SMS aeroportuario.

## 2. Discusión

2.1 Las fatalidades relacionadas con accidentes en las pistas han declinado significativamente en los años recientes mediante el trabajo colaborativo del Programa de Seguridad Operacional en Pistas de la OACI y el esfuerzo de sus partes interesadas, como el establecimiento de equipos de seguridad en pistas en los aeropuertos. No obstante, los accidentes relacionados con la pistas siguen siendo la principal categoría de riesgos a la seguridad operacional.

2.2 El Segundo Simposio de Seguridad Operacional en la Pista sirvió como un foro para revisar los siguientes pasos para continuar atendiendo los temas de seguridad operacional en la pista, que sigue siendo la prioridad global en el futuro cercano, de manera que se pueda mantener la tendencia a la baja en el número de accidentes y fatalidades, en preparación para la duplicación del tráfico aéreo que se espera en los próximos 15 años. El Simposio también proporcionó un foro global para intercambiar información sobre mejores prácticas para mejorar la seguridad operacional en pista mediante la implementación de estrategias efectivas e innovadoras, herramientas, tecnologías y promover la seguridad operacional en pistas mediante la colaboración global, regional, nacional y a nivel de aeropuerto.

2.3 Bajo este respecto, uno de los más importantes resultados del GRSS/2 fue la publicación del esfuerzo colaborativo liderado por OACI para el **Plan de Acción Mundial sobre Seguridad Operacional en Pistas (GRSAP)** como parte del **Programa de Seguridad Operacional en Pistas** para

el futuro, con recomendaciones para la implementación de mejoras a la seguridad operacional en pistas y su enlace al Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP). El plan se puede descargar en el siguiente sitio web (disponible solo en inglés): <https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Pages/Documents%20and%20Toolkits.aspx>

2.4 El nuevo GRSAP que fue presentado en el Simposio va a servir como una guía para integrar las actividades de los Estados, Aeródromos, aerolíneas, proveedores de servicios de navegación aérea y fabricantes para implementar mejoras a la seguridad operacional en pistas y reducción de riesgos, con el objetivo de reducir las fatalidades y costos relacionadas a los temas de seguridad en pistas.

2.5 Las metas y plazos establecidos en el GRSAP han sido desarrollados para soportar los objetivos de seguridad operacional de pistas establecidos bajo el Plan Mundial de Seguridad Operacional de OACI (GASP), que sirve de una herramienta estratégica mundial de alto nivel para los especialistas de seguridad operacional en la aviación para alinear las acciones e iniciativas internacionales para evitar la duplicidad de esfuerzos.

2.6 Uno de los principales enfoques del GRSAP es la continua implementación de equipos de seguridad en pistas (RST). Los RST han probado ser altamente efectivos en la mitigación de riesgos de incursiones y excursiones de pistas, proporcionando una solución colaborativa en la cual reguladores, proveedores de servicios de navegación aérea, aerolíneas, y operadores de aeródromos han contribuido positivamente.

2.7 A pesar que la Región SAM ha obtenido buenos resultados de Implementación efectiva (EI) de las PQs 7.189 y 8.205 respecto a medidas de seguridad operacional en la pista, según datos de la oficina regional SAM solo el 27% de los aeródromos internacionales tienen formalmente implementado y en funcionamiento un RST. Además, la región SAM es una de las regiones con menos Runway Safety Go-Teams o Misiones de Implementación de RST.

2.8 El objetivo de un RS Go-Team es el de asistir al Estado y operador de aeródromo en establecer el RST, soportando la fase de implementación proporcionando asistencia técnica, incluyendo entrenamiento, evaluaciones y análisis del faltante (gap analysis), y guías basadas en mejores prácticas.

2.9 Luego de establecido, el trabajo del RST será soportado por la Oficina Regional OACI correspondiente y el Grupo Regional de Seguridad Operacional (RASG), que soportan esfuerzos de implementación relacionados con la prioridades y objetivos regionales de seguridad operacional y del Plan Mundial de Seguridad Operacional de la OACI (GASP).

2.10 Un desarrollo adicional y relacionado que fue anunciado en el simposio en Lima fue la nueva versión del Plan de Acción Europeo para la Prevención de las Incursiones en Pista de EUROCONTROL, que puede ser descargado de <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/4093.pdf>.

### **3. Acciones sugeridas**

3.1 La Reunión es invitada a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Examinar los aspectos abordados en la sección 2 de esta nota de estudio;
- c) fomentar la implementación a nivel regional y nacional del Plan de Acción Mundial de Seguridad Operacional en Pistas mediante su inclusión en el Eje de Seguridad

Operacional del Plan SAM, para tomar medidas que mejoren la seguridad operacional en pistas utilizando un alcance multidisciplinario y colaborativo;

- d) incluir los componentes o actividades necesarias para reducir las incursiones y excursiones de pistas, tales como la implementación de los Equipos de Seguridad en Pistas (RST), en el Eje de Seguridad Operacional del Plan SAM de manera que se pueda fomentar una implementación consistente y colaborativa.

- FIN -