



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Decimotava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)

Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

GREPECAS/18 - NE/41

09/04/18

Cuestión 2 del Orden del Día:

Revisión de las actividades de coordinación entre GREPECAS y el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA)

2.2 Actividades de Coordinación entre los grupos GREPECAS y RASG-PA

INCREMENTANDO LAS OCURRENCIAS DE MISIONES DE EQUIPOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA DE LA OASI EN LA ÁREA DE LA REGIÓN CARIBE (CAR) Y SUR AMÉRICA (SAM)

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

El programa de seguridad en pista de la OACI (RSP) promueve el establecimiento de equipos de seguridad en la pista (RSTs) en los aeródromos, como un medio eficaz para reducir los accidentes relacionados con la pista e incidentes graves. Los RSTs de la OACI pueden ayudar a implementar RSTs para mejorar la seguridad en la pista por la prestación de asistencia internacional de la OACI y organizaciones asociadas. De las 23 misiones RST realizadas globalmente, sólo cinco (5) se han producido en la región CAR/SAM. Esta Nota de Estudio solicita que la Reunión GREPECAS, en cooperación con el RASG-PA y partes interesadas de la industria, utilicen los datos y una metodología basada en el riesgo, para implementar RSTs en la región.

REFERENCIAS

- ICAO Runway Safety Action Plan
- ICAO Runway Safety Team Handbook
- ICAO Runway Safety i-Kit
- Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO Doc 9870)
- Safety Management Manual (ICAO Doc 9859, 3rd edition)
- ACI Runway Safety Handbook 2014
- CANSO Runway Safety Maturity Checklist
- IATA RERR Toolkit
- FAA Runway Safety Action Team (RSAT) Tool Kit v2.0

1. Introducción

1.1 Hasta la fecha, la OACI ha efectuado 23 misiones RST globalmente. Sin embargo, sólo cinco (5) de las misiones RST se han llevado a cabo en la región CAR/SAM, un área que abarca regiones que contiene más de 254 aeródromos internacionales (149 en el CAR y 104 en el SAM, respectivamente). Para corregir este desequilibrio, esta Nota de Estudio propone la aplicación de RSTs en la región

CAR/SAM, mediante una adopción de decisiones basadas en el riesgo metodológica, incluyendo las aerolíneas y data recaudadas de los aeródromos y analizados por el RASG-PA, para identificar posibles ubicaciones para las misiones.

2. La Programa de Seguridad Operacional de Pista de la OASI

2.1 Seguridad en la pista es una prioridad mundial. La RSP de la OACI promueve el establecimiento de RST en aeródromos como un medio eficaz para reducir los accidentes relacionados con la pista e incidentes graves. La acción de los aeródromos para establecer un RST es uno de los principales resultados del Simposio Mundial de Seguridad en la pista (GRSS/1) de la OACI, celebrada en Montreal, Canadá en mayo de 2011, y el GRSS/2 en Lima, Perú, en noviembre de 2017. Esto se incluyó como una recomendación que fue parte del Plan de Acción Mundial de Seguridad en la pista para los operadores de aeródromo y es reconocido como un medio de cumplimiento para una estrategia de enfoque de los sistemas de seguridad en la pista, que se aborda en la observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI.

2.2 La OACI RST proporciona asistencia internacional de la OACI y organizaciones asociadas del RSP para aplicar de manera efectiva RSTs para mejorar la seguridad en la pista. La visita RST a un aeródromo es una asistencia voluntaria y multidisciplinaria; no es una auditoría, validación, inspección o certificación por parte de la sede de la OACI.

2.3 El RST asiste a los Estados y aeródromos en el establecimiento de un RST local mediante la prestación de asistencia técnica en apoyo de la fase de implementación, incluyendo: entrenamiento, evaluaciones y análisis, asesoramiento y orientación sobre la base de las mejores prácticas.

3. Equipos de Seguridad Operacional de Pista en la Región CAR/SAM

3.1 Las siguientes misiones de RST han ocurrido en la region:

- Aeropuerto Internacional Toncontin (MHTG), Tegucigalpa, Honduras, 10-14 de Marzo, 2014;
- Aeropuerto Internacional La Aurora (MGGT), Guatemala City, Guatemala, 13-17 de Abril, 2015;
- Aeropuerto Internacional Jose Marti (MUHA), La Habana, Cuba, 13-15 de Octubre, 2015;
- Aeropuerto Internacional V.C. Bird (TAPA), Antigua, Antigua y Barbuda, 8-11 de Noviembre, 2016; y
- Aeropuerto Internacional Reina Beatrix (TNCA), Oranjestad, Aruba (Holanda), 14-16 de Junio, 2017.

4. Estableciendo un equipo de Seguridad Operacional de Pista

4.1 Un RST se establece basado de diversas medidas, entre ellas: una recomendación de la RASG; una propuesta de la OACI; o una petición recibida por parte de la OACI - de un estado o un aeródromo. Se informan las Organizaciones asociadas del RSP de los planes del RST y son invitados a participar en el proceso.

4.2 Cuando la OACI recibe una petición de un aeródromo para establecer un RST, se coordina con la organización del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en particular en relación con el Programa de Seguridad de los aeropuertos de excelencia (APEX), a fin de garantizar la coordinación necesaria para

evitar la duplicación de las actividades. El programa de seguridad de aeródromos del ACI APEX está diseñado para ayudar a identificar y mitigar las vulnerabilidades de seguridad de la aviación a través de misiones de revisión por pares, la educación, el asesoramiento y la orientación de prácticas recomendadas. Estas misiones implican revisión por pares una a dos semanas en el sitio dependiendo de la complejidad del aeródromo de ser visitadas. El equipo de la visita, que normalmente incluye un miembro de la OACI, trabaja con el anfitrión del aeródromo para cubrir operaciones actuales en las pistas, calles de rodaje y delantales, infraestructura incluyendo luces, marcas, rótulos, salvamento y extinción de incendios, así como el examen de la documentación y, como los sistemas de gestión de seguridad. El resultado del examen de APEX es un informe que contiene recomendaciones, estrategias de mitigación y relaciones con la industria quien tiene los recursos que pueden ser utilizados para proveer asistencia.

4.3 Es importante señalar que, aunque el equipo APEX abordará RS y RSTs, el equipo se concentrará en asegurarse que un equipo RST estará en posición utilizando las mejoras prácticas de la OACI y la ACI, o si no, crear el marco para facilitar su creación para mejorar la seguridad operacional. Las misiones del RST de la OACI están construidas basado a un modelo complementario; sin embargo, el enfoque es principalmente limitado a RS, con duración de tres días en la localización, y dependiendo de las necesidades, existencia y la madurez de un RST en el aeródromo visitada. La OACI y la ACI coordinarán sus programas complementarios para asegurar la sinergia y que no haya duplicación de actividades entre los dos programas en cualquier aeródromo considerado para un examen de la seguridad de APEX y RST.

5. Fases de misiones de equipos de Seguridad Operacional de Pista

5.1 Parte 1. Preparación. La preparación y coordinación del RST será manejado por la respectiva oficina regional de la OACI encargado del aeródromo.

- La fase I incluye la selección de un Estado candidato y aeródromo (al menos 12 semanas antes de la misión);
- La fase II - La recopilación de datos, que incluye la identificación de los participantes potenciales y datos de seguridad operacional existentes del aeródromo y pista; y
- La fase III - Coordinación con el Estado y los miembros del RST asignados en el programa de la misión, incluyendo los arreglos logísticos (al menos tres semanas antes de la misión).

5.2 Parte 2. Las actividades en sitio (se sugiere: cuatro (4) días). El enfoque del RST se centra en la creación de un RST eficaz, asegurando que sus miembros entiendan claramente qué es lo que deben hacer y cómo hacerlo, basado de sus responsabilidades y el desempeño de su papel. Las actividades serán, en la medida de lo posible, de conformidad con los procedimientos indicados en el manual de la OACI RST y referencias de la OACI i-Kit de seguridad de pista.

- La fase IV – Implementación del RST. Dos (2) días de reuniones preparatorias (transferencia de conocimientos y el intercambio de las mejores prácticas), y dos (2) días de visita al aeródromo e informes apropiadas (según los procedimientos y esqueletos del RST local).
- La fase V - Informe, Plan de Acción y Recomendaciones (responsable: RST local). La preparación de un informe técnico, incluyendo las observaciones y recomendaciones de medidas de mitigación, así como otras recomendaciones que puedan ser necesarios.

5.3 Parte 3. Implementación y seguimiento

- La fase VI - Implementación (responsable: RST local)

- La fase VII - Seguimiento. Las respectivas oficinas regionales de la OACI realizan el monitoreo continuo de los progresos dentro del marco RASG según lo informado por el Estado.

6. La Programa propuesto para la región CAR/SAM

6.1 Las organizaciones GREPECAS y RASG-PA trabajan juntos para asegurar la seguridad operacional del aeródromo y las pistas en la región CAR/SAM. Históricamente, la reunión GREPECAS se ha concentrado en los elementos de infraestructura y seguridad operacional de pista de los aeródromos (a través de proyectos: F1 - Mejorar la certificación de aeródromos; y F2 - la mejora de la seguridad operacional en la pista). RASG-PA también se ha concentrado en la seguridad operacional en la pista desde múltiples perspectivas, incluso los operadores y los Estados. Por ejemplo, RASG-PA recopila información sobre las aproximaciones no estabilizadas e identifica estrategias de mitigación para abordar el riesgo. Un nuevo enfoque más proactivo para dirigir RS en la región podría ser una colaboración entre los grupos GREPECAS y RASG-PA, reuniendo a especialistas de cada grupo, utilizando sus conocimientos como expertos en las áreas de infraestructura, operaciones de aeródromos y las operaciones de las líneas aéreas.

6.2 Para iniciar el establecimiento de RSTs en la región CAR/SAM, se recomienda que el grupo Aeródromos (AGA) "Proyecto F" de GREPECAS desarrolle una interfaz para colaborar con el grupo RASG-PA, interesados de la industria y los Estados miembros con el fin de considerar un enfoque impulsado por los datos a la priorización de las misiones RST. Como se recomendó en el Plan de Acción Global de Seguridad Operacional en la pista, RASG-PA evaluará varios tipos y fuentes de datos a fin de determinar los posibles lugares de misiones. Estos tipos de datos y las fuentes incluyen, pero no están limitados a:

- a) Certificación de aeródromos, operaciones e infraestructura de datos de GREPECAS;
- b) Datos de operaciones "hot-spots" y aeródromos recogidas por el grupo RASG-PA y otras tendencias, tales como el aumento en el número de eventos de aproximaciones no estabilizadas (presentada de una manera que preserve la confidencialidad);
- c) Solicitud de un Estado o aeródromo;
- d) Los resultados de la auditoría USOAP (por ejemplo, la no existencia de un RST);
- e) El resultado de actividades del RASG (por ejemplo, preocupaciones regionales sobre la base de datos, mejoras de seguridad);
- f) Peligros/riesgos de seguridad en la pista identificados (incursiones/excursiones en la pista);
- g) Un alto número de accidentes/incidentes de seguridad en la pista;
- h) Las operaciones de aeródromos (por ejemplo, aumento en el volumen de tráfico, la tasa de crecimiento);
- i) Infraestructura de aeródromo (tamaño total, cambios de geometría, complejidad del diseño); y
- j) Propuesta por un actor de seguridad/socio, etc.

6.3 Después de un análisis y un acuerdo conjunto entre GREPECAS/RASG-PA sobre la ubicación de misiones propuestas, un representante designado del proyecto iniciará la comunicación con las oficinas

regionales Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) de la OACI, para organizar la misión potencial como se indica en el párrafo 5.1 de esta Nota de Estudio. Esto permitiría que los Estados miembros estén informados de la actividad y ayudar como desee, tanto como proporcionar expertos a participar en la misión RST.

7. Conclusión

7.1 Compatible con las medidas recomendadas para las autoridades de Aviación Civil del Estado establecidos en el Plan de Acción Global de Seguridad en la pista del año 2017, aeródromos y socios de la industria deben colaborar en la utilización de data, una metodología basado en el riesgo para mejorar RS en la región. Este enfoque proporciona una visión sistémica de la seguridad, que da más valor a descubrir las razones por que ocurren los eventos de seguridad adversas y en la identificación de riesgos, y en fin para tomar medidas de seguridad proactiva de la pista. Recopilando y analizando los datos de los aeródromos y datos del sector, y utilizando esa información para implementar RSTs, los grupos GREPECAS y RASG-PA pueden dar un paso importante en la mejora de la seguridad en la pista en la región CAR/SAM.

8. Acción sugerida

8.1 Se invita a la reunión a:

- a) Mejorar la seguridad en la pista creando un vínculo entre los grupos GREPECAS AGA, RASG-PA y partes interesadas de la industria para implementar un proceso de análisis de datos para la aplicación RSTs en las regiones CAR/SAM; y,
- b) Apoyar el plan propuesto en el párrafo 6 del presente Nota de Estudio, y comprometerse a establecer el mecanismo necesario para que los equipos RST puedan comenzar sus labores tan pronto como que sea posible.