



## NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA ESC/36 — NE/05  
18/05/2021

### Trigésima Sexta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/36)

19-20 de mayo de 2021

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

Otros asuntos

#### Equipos de Seguridad Operacional en la Pista en la Región Pan Americana

(Presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN EJECUTIVO

Este documento tiene como objetivo informar el estado de implementación de los equipos locales de seguridad operacional en la pista en la Región Panamericana y recomendar acciones adicionales por parte del RASG-PA para promover su implementación.

<b>Acción:</b>	Acciones sugeridas se encuentran en la sección 3 a esta nota de Estudio.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="#">ICAO Assembly Resolution A37-6</a></li><li>• <a href="#">Global Aviation Safety Action Plan 2020-2022</a></li><li>• <a href="#">ICAO Safety Report 2020 Edition</a></li><li>• ICAO Doc 9981 PANS Aerodromes</li><li>• ICAO USOAP CMA AGA Protocol Questions</li><li>• <a href="#">ICAO Global Runway Safety Action Plan</a></li><li>• ICAO SAM 2020 RST Survey results report</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 mundial de seguridad operacional de la aviación en su edición 2020-2022 (GASP Doc 10004) recomienda acciones de los Estados, las Regiones y la Industria para promover el establecimiento e implementación de programas estatales de seguridad operacional en la pista y equipos locales de seguridad operacional en la pista.

1.2 Según la edición 2020 del Informe de seguridad operacional de la OACI, la seguridad operacional en la pista (incluidas las excursiones e incursiones en la pista) sigue siendo una de las categorías de sucesos de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional.

1.3 La resolución A37-6 de la Asamblea de la OACI sobre seguridad operacional en la pista instó a los Estados a tomar medidas para mejorar la seguridad operacional en la pista, incluido el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista utilizando un enfoque multidisciplinario que incluya al menos a reguladores, operadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea, operadores de aeródromos y fabricantes de aeronaves, para prevenir y mitigar los efectos de las excursiones de pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional de la pista.

1.4 Con el fin de apoyar la implantación de los equipos de seguridad operacional en la pista, los PANS Aeródromos de la OACI (documento 9981) en su última enmienda incluyeron un capítulo completamente nuevo sobre seguridad operacional en la pista. El capítulo trata sobre la prevención de incursiones en pista, excursiones y posibles confusiones por parte de pilotos o conductores de vehículos a través de diferentes estrategias. Estos incluyen procedimientos para la identificación efectiva de peligros relacionados con la seguridad operacional en la pista, mitigación de riesgos, coordinación y cooperación entre diferentes partes interesadas, establecimiento de planes de acción de seguridad operacional en la pista y equipos de seguridad operacional en la pista (RST), y la recopilación, intercambio e intercambio de información sobre seguridad operacional.

1.5 Además, la nueva versión de las Preguntas del Protocolo CMA AGA del USOAP (2020) que se aplicará en la segunda mitad de 2021 incluye la PQ 8.204, que solicita al auditor que revise la evidencia de un enfoque sistémico para la seguridad de la pista y la estrategia para evitar colisiones, p. Ej. establecimiento de equipos de seguridad en la pista. Esta PQ se refiere al nuevo capítulo sobre Seguridad en la Pista incluido en el Documento 9981 PANS Aeródromos.

1.6 Debido al beneficio del establecimiento de este enfoque sistémico para la seguridad operacional en la pista en los aeródromos internacionales, existe una oportunidad para que la Región tome más acciones para promover la implantación del RST local en todos los aeródromos internacionales.

## **2 Análisis**

2.1 Si bien la implementación del RST local se considera una acción de bajo costo para mitigar la ocurrencia de incursiones y excursiones en la pista (y una parte integral del SMS del operador del aeródromo), en la Región Panamericana su implementación avanza a un ritmo relativamente bajo. En 2020, una encuesta a los Estados SAM concluyó que solo 35 de 104 aeródromos internacionales tienen un RST, eso es aproximadamente el 34%. Se puede acceder al informe completo de la encuesta en <https://www.icao.int/SAM/Pages/eDocuments-v18.aspx?area=AGA&cat=RST>. Para la Región CAR, 73 de los 146 aeródromos internacionales habían establecido equipos locales de seguridad operacional en la pista, alrededor del 62%. Debido a su impacto en la seguridad y los costos de implementación relativamente bajos, la Secretaría del RASG-PA cree que los números deben aumentarse.

2.2 A pesar de los esfuerzos realizados por la OACI y Organismos Internacionales (como CLAC, FAA, IATA, ACI, CANSO, IFALPA entre otros) en el desarrollo de material de orientación y conducción de *Go Teams*, organización de seminarios / talleres y reuniones virtuales, hay algunos Estados que han no aseguró la implementación de ningún RST en sus aeródromos internacionales. Además, algunos Estados no tienen el requisito de que los explotadores implementen dicho mecanismo, como parte de un

Programa estatal de seguridad operacional en la pista y de conformidad con la implementación de los procedimientos de la OACI (según PANS Aeródromos, Capítulo 8).

2.3 Sumado a ello, la mayoría de los Estados que no han implementado RST en sus aeródromos internacionales tampoco han publicado diferencias significativas en el AIP según las disposiciones del Anexo 15 de la OACI. En esa misma línea, algunos Estados y explotadores de aeródromos informan de la implementación del RST, pero no pueden demostrar que el RST esté activo y sea eficaz, con resultados y resultados tangibles.

2.4 Considerando que un RST es intrínsecamente un proceso colaborativo, y con el fin de incrementar la implementación de los Equipos locales de seguridad operacional en la pista, se necesita más acción y compromiso por parte de los Estados y la Industria en la implementación de este mecanismo. El RASG-PA y las organizaciones internacionales podrían apalancar estos esfuerzos, como parte de su compromiso con la seguridad operacional en la pista.

2.5 Esta nota de estudio recomienda a la Reunión su acuerdo y respaldo para iniciar la implementación de un **“Plan de Implementación del Equipo de Seguridad en la Pista”** que será monitoreado por la Secretaría del RASG-PA. La idea es que este nuevo proyecto establezca plazos agresivos para promover la implementación de este mecanismo de relativamente bajo costo. Para que esto suceda, se invita a la Reunión a instar inicialmente a los Estados a proporcionar información sobre las fechas probables para implementar dichos equipos, asesorar a la Secretaría del RASG-PA sobre la necesidad de mayor asistencia para su implementación y otra información utilizando la plantilla incluida en el **Apéndice A** de este documento de trabajo.

### **3 Acciones sugeridas**

3.1 Después de revisar el estado de la implementación actual del RST en la Región PA, se invita a la Reunión a:

- a. Tomar nota del contenido de esta nota de estudio
- b. Discutir la viabilidad de la implementación de un *Plan de Implementación de RST* bajo el liderazgo de RASG-PA
- c. Adoptar la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN		APROBACIÓN DE UN PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL EQUIPO DE	
SEGURIDAD EN LA PISTA			
RAGS-PA ESC/36/CX			
<p><b>Qué:</b></p> <p>Instar a los Estados a proporcionar información de la Secretaría del RASG-PA relacionada con la implementación del Equipo de seguridad operacional en la pista en aeródromos internacionales utilizando la plantilla proporcionada en el Apéndice B del WP06 para iniciar un nuevo proyecto para apoyar su implementación y;</p> <p>Comprometerse a participar activamente en los esfuerzos del RASG-PA para la implementación del RST en todos los aeródromos internacionales de la Región Panamericana para el <b>2023</b>.</p>		<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político/Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico.</p>	
<p><b>Por qué:</b></p> <p>La seguridad en la pista sigue siendo una de las categorías de incidentes de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional. La implementación de RST proporciona un enfoque sistémico para la seguridad de la pista y la estrategia para evitar colisiones.</p>			
<p><b>Cuando:</b> Los estados proporcionarán comentarios antes del 1 de septiembre de 2021</p>		<p><b>Estatus:</b> Válido</p>	
<p><b>Quién:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> ICAO HQ <input checked="" type="checkbox"/> Otros: Organizaciones internacionales que forman parte del RSP</p>			

-----

**Apéndice A - Plan / progreso de implementación de RST**

<b>ID</b>	<b>ACCIÓN</b>	<b>ENTIDAD</b>	<b>FECHA OBJETIVO<sup>1</sup></b>	<b>COMENTARIOS</b>
RST 1	Revisar las disposiciones actuales del Capítulo 8 de los aeródromos de los PANS de la OACI para verificar si están incluidas en las disposiciones / procedimientos nacionales.	AAC		
RST 2	Designar un punto focal para coordinar las actividades de implementación a nivel nacional.	AAC	01/Sep/21	
RST 3	Identificar puntos focales interesados en cada aeródromo internacional para la implementación del equipo local de seguridad operacional en la pista.	AAC, Aeropuerto		
RST 4	Análisis de brechas sobre la necesidad de apoyo en la implementación (por ejemplo, Go-Teams de seguridad operacional en la pista, asistencia, material de orientación, etc.)	AAC, Aeropuerto		
RST 5	Implementación en cada aeródromo internacional	Aeropuertos (principal), ANSP, operadores de aeronaves, CAA	01/Sep/23	Incluir fechas tentativas para cada aeródromo internacional según lo informado en CARSAM ANP que no exceda el 01-Sep-23
RST 6	Evidencia de implementación (plan de acción, actas de reuniones, términos de referencia según PANS AGA)	AAC		
RST 7	Informes de KPI a RASGPA y OACI	Punto Focal Nacional		

<sup>1</sup> Las fechas objetivo son solo indicativas y deben ser reemplazadas por fechas realistas por cada Estado