



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/5 — NI/04
25/02/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional de la aviación

4.4 Programa de Seguridad Operacional en Pista de la OACI

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

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En respuesta al número de incidentes de seguridad operacional en pista, la OACI fomenta el Programa de seguridad operacional en pista, cuyo objetivo es el establecimiento de Equipos de seguridad operacional de pista (RST) en cada aeródromo internacional.

El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA) ha tomado el liderazgo para fomentar la implementación de los RST en las Regiones CAR/SAM para mejorar la seguridad operacional regional.

Recientemente, la Oficina Regional NACC de la OACI lideró una visita de asistencia del Equipo de seguridad de pista Go-Team en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa (MHTG), Honduras para la implementación de un RST, como el programa piloto global bajo el Programa de Seguridad Operacional de la Pista de la OACI.

Objetivos

Estratégicos:

- Seguridad Operacional

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
- Seminario Regional de Seguridad Operacional de la Pista de la OACI/IFALPA/FSF para las Regiones NAM/CAR/, Antigua y Barbuda, del 27 al 29 de mayo de 2013
- ICAO Runway Safety Site
<http://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Pages/default.aspx>
- Informe de Seguridad Operacional de la OACI 2013
- *Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA, Cuarta Edición*

1. Introducción

1.1 Las estadísticas mundiales y regionales muestran que el número de accidentes e incidentes de seguridad operacional relacionados con la pista continúan experimentando una tendencia de aumento. Como resultado, la OACI está fomentando el Programa global de seguridad operacional de la pista con el propósito de alentar a los Estados y otras partes interesadas a implementar los RST.

1.2 El rol principal de un RST es desarrollar de un plan de acción para la seguridad operacional de la pista, recomendar a la gerencia, como sea apropiado, sobre asuntos potenciales de incursiones/excursiones de pista y recomendar estrategias para eliminar el peligro y la mitigación del riesgo restante.

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

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

1.5 La OACI y sus socios del Programa de seguridad operacional en la pista están trabajando en conjunto para implementar un número de medidas específicas para minimizar los riesgos de las incursiones/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 internacional.

2. Actividades Regionales de Seguridad Operacional de Pista

2.1 Es de notar que el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) ha tomado el liderazgo en este esfuerzo y considerando la tendencia en aumento de las excursiones de la pista en las regiones, ha incluido en su programa de trabajo la implementación de RST en las Regiones CAR/SAM.

2.2 En la región del Caribe (CAR), se han implementado RST en: el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (MMMX), con apoyo de la Oficina Regional NACC de la OACI como el programa piloto de RASG-PA; en el Aeropuerto Internacional Juan Santa María (MROC), Costa Rica, el Aeropuerto Internacional de Montego Bay (MKJS), Jamaica y varios aeropuertos en Cuba.

2.3 El Proyecto CAR F-3 del Programa de Aeródromos del GREPECAS – *Mejoramiento de la seguridad operacional de pista* 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.

2.4 La Secretaría de RASG-PA mantiene coordinación con el GREPECAS mediante un enfoque de colaboración para la implementación exitosa de RST para mejorar la seguridad operacional en las Regiones CAR y SAM.

2.5 Cada RST tendrá características propias de acuerdo a sus necesidades particulares, problemas, 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 del Estado y proveedores de servicios, respectivamente, será clave para la operación exitosa de cualquier RST.

2.6 Una forma de asistir a los Estados Miembros con la implementación de los RST es por medio de un enfoque multidisciplinario y colaborativo de un Equipo de seguridad operacional de pista Go-Team. Esta es una iniciativa de RASG-PA que ha sido adoptada por el Programa de Seguridad Operacional de Pista de la OACI.

2.7 La Oficina Regional NACC de la OACI lideró el Equipo de seguridad de pista Go-Team en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa (MHTG), Honduras en marzo de 2014, hubo participación de Honduras, Avianca, COCESNA, Copa, Flight Safety Foundation, y Lanhsa.

2.8 La necesidad de que cada aeropuerto internacional incluya la implementación de RST en su programa de trabajo es claro considerando el aumento existente de la tendencia de eventos relacionados con seguridad operacional de la pista. Los Estados CAR, debido a las individualidades de los ambientes operacionales de sus aeropuertos, se beneficiarían con la implementación de RST.

2.9 La Oficina Regional NACC de la OACI y las partes interesadas de RASG-PA están listas para asistir a los Estados Miembros con la implementación exitosa del RST.

2.10 En un esquema de recuperación de costos, un Equipo multidisciplinario de seguridad operacional de la Pista Go-Team podrá asistir con la implementación de RST en sitio.

3. Conclusión

3.1 Se invita a la Reunión a notar la información proporcionada en este documento.