



Vigésima Quinta Reunión del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (PA-RAST/25) del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA)
Bogotá, Colombia, del 6 al 8 de septiembre de 2016

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

IMPLEMENTACIÓN DE RST EN LOS AEROPUERTOS

(Presentada por Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO	
Apoyo del Estado Argentino para la implementación de RST en los Aeropuertos	
Acción:	Tomar nota y propiciar la implementación de los RST.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional

1. Introducción

1.1 Las organizaciones que siguen una estrategia preventiva para la gestión de la seguridad operacional estiman que el riesgo de accidentes puede reducirse al mínimo mediante dos acciones:

- detectando los puntos vulnerables antes de que fallen, y
- adoptando las medidas necesarias para reducir los riesgos.

1.2 Empleando técnicas de evaluación de riesgos se establecen prioridades para reducir las posibles consecuencias de los peligros y se elaboran estrategias para reducirlos o eliminarlos, designando claramente a los responsables de implementar las medidas de mitigación. La situación se reevalúa continuamente con el fin de determinar la necesidad de aplicar medidas adicionales, completándose así el círculo virtuoso de la seguridad operacional.

1.3 Esta estrategia de seguridad operacional está enfocada a identificar aquellos sucesos o eventos que en forma aislada no han tenido consecuencias evidentes pero que, de persistir en el tiempo o de encadenarse con otro u otros sucesos en forma simultánea, podrían desencadenar un incidente o un accidente.

1.4 La estrategia que se plantea pretende ser simple y económica, capturando aquellos eventos que se mantienen en una condición latente y que aún no se han hecho evidentes con sus consecuencias, con el fin de actuar proactivamente en determinar y aplicar medidas de mitigación adecuadas que permitan evitar accidentes o incidentes.

2. Discusión

Situación Actual en Argentina

2.1 El Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* de la OACI, instruye a los Estados que, como parte de la implementación de su SSP, exijan a los proveedores de servicios que implementen un SMS aceptable para el mismo, pero esta exigencia no alcanza a los prestadores de Servicios de Rampa.

2.2 El Anexo 19 exige, que el SSP instrumente un sistema de recopilación de datos sobre seguridad operacional:

- *Cada Estado establecerá un sistema de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.*
- *Cada Estado establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional reales o posibles que quizás no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes.*

2.3 La República Argentina estableció en este sentido, a partir de junio de 2012, el Programa de Notificaciones de Seguridad Operacional (PNSO).

2.4 PNSO está fundado sobre la base de la Taxonomía ADREP de la OACI, y junto con la utilización de ECCAIRS, software que permite clasificar todos los eventos u ocurrencias (accidentes, incidentes graves, incidentes y sucesos sin consecuencias evidentes), hizo posible la conformación de una base de datos nacional estandarizada de eventos que afectan o pueden afectar la seguridad operacional.

2.5 El PNSO hace foco en la información proactiva que se puede extraer de los reportes recibidos, en particular de aquellas ocurrencias clasificadas como “*Occurrence without consequences*”.

2.6 Analizando y clasificando los reportes de ocurrencias dentro de los aeródromos, se pudo observar que muchos de ellos están relacionados con los Servicios de Rampa (*handling*).

2.7 Las gráficas que se muestran en el **Anexo**, dan cuenta que el 33% de las ocurrencias tiene relación con los servicios de rampa y que más del 95% de las ocurrencias son “*Occurrence without consequences*” (sin consecuencias evidentes), esto significa que captura en la mayoría de los casos condiciones latentes.

Integración del Sistema de Seguridad Operacional

2.8 Argentina tiene finalizada o en proceso de finalización de la Fase 4 del SMS para los servicios AGA, de todos los aeródromos internacionales del país.

2.9 También tiene en funcionamiento, como parte del SMS del Aeropuerto, al “*Runway Safety Team*” (RST). El mismo en Argentina se denomina “Comité de Seguridad Operacional del Aeropuerto (CSO)”.

2.10 Se ha realizado un estudio comparativo entre el CSO y el RST no encontrándose diferencias significativas, razón por la cual próximamente se adoptara regulatoriamente el RST.

2.11 Se destaca especialmente que en Argentina el RST abarca todas las operaciones DEL aeródromo tanto en las áreas de movimiento como de maniobra, no limitándose exclusivamente a las Operaciones en pista (RWY).

2.12 De acuerdo con el Código Aeronáutico de la República Argentina, en su Artículo 88, se faculta al Jefe de Aeródromo a convocar e integrar a todos los actores operativos del aeropuerto dentro del RST.

2.13 Tomando como referencia la data capturada en los aeródromos considerados y con la certeza que hay mucha más data no revelada, Argentina está considerando exigir a los prestadores de Servicios de Rampa la obligatoriedad de integrar los RST en los aeródromos alcanzados por el Anexo 19, en cuanto a la implementación de un SMS para los servicios AGA.

3. Conclusión

3.1 La experiencia recogida en casi cuatro años de implementación de SMS en aeropuertos, da cuenta que es fundamental la participación dentro del RST de los Servicios de Rampa.

3.2 Es posible obtener información de bajo impacto de los Servicios de Rampa con el fin de actuar proactivamente en determinar y aplicar medidas de mitigación adecuadas que permitan evitar accidentes o incidentes.

3.3 La participación de los proveedores de Servicios de Rampa contribuye a la integración de todos los actores del sistema.

3.4 Esta iniciativa va a contribuir con los programas de seguridad operacional de otras organizaciones para los servicios en tierra, tal como la certificación ISAGO.

3.5 Los operadores aéreos se verían beneficiados con la prestación de servicios de rampa bajo los parámetros de la gestión de la Seguridad Operacional vigilados por el Estado a través de la vigilancia de los SMS de los prestadores de servicios AGA y el funcionamiento del RST.

4. Acción Sugerida

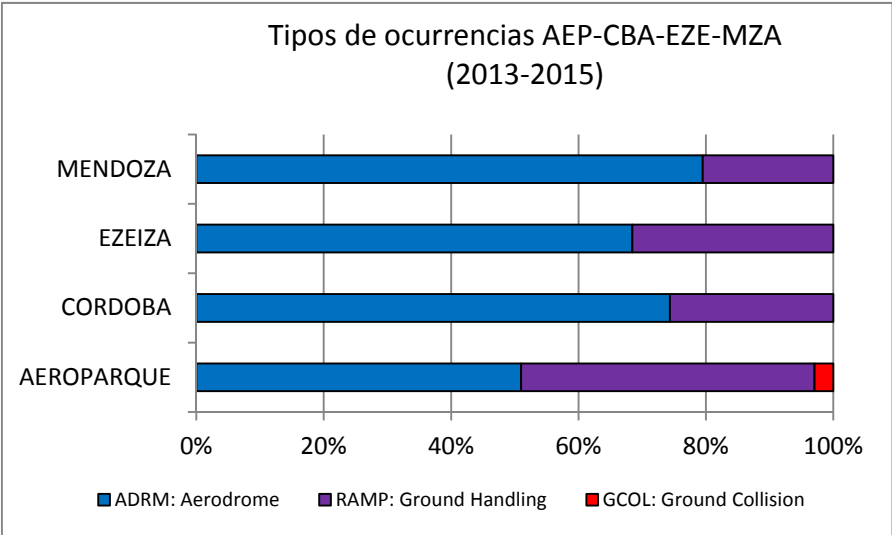
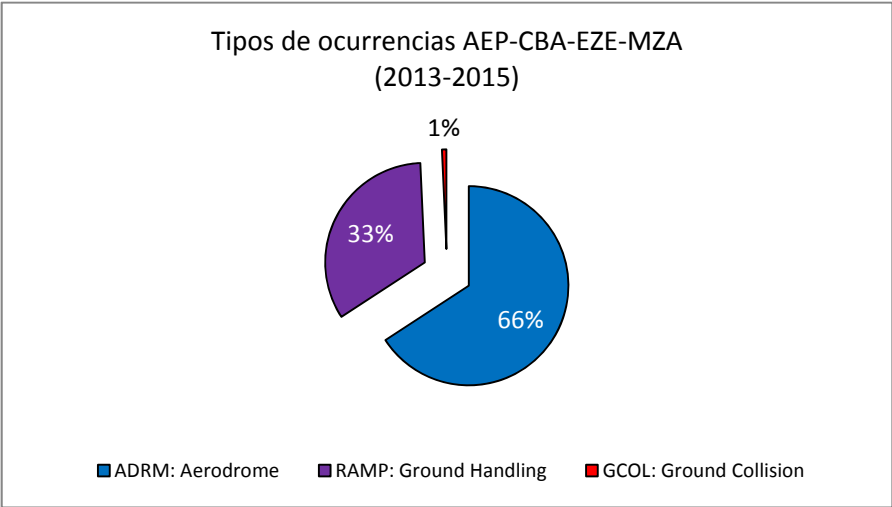
4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la iniciativa y solicitar al RASG-PA promueva la implementación de RST, en aquellos aeropuertos que lo ameriten, integrando dentro de los mismos a los proveedores de Servicios de Rampa; y
- b) poner a disposición del RASG-PA la experiencia adquirida por Argentina en esta cuestión.

ANEXO

1. Las siguientes gráficas muestran la explotación de datos de los reportes recibidos de cuatro aeródromos de la República Argentina, Ezeiza (EZE), Aeroparque (AEP), Córdoba (CBA) y Mendoza (MZA), los que representan en su conjunto el 42% de los movimientos aerocomerciales del país.

2. Las gráficas muestran la relación porcentual de las ocurrencias capturadas en los aeródromos considerados.



3. El siguiente gráfico muestra la gravedad de las ocurrencias capturadas

