



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

**Cuestión 30: Seguridad operacional en la pista**

**Cuestión 44: Preparación de una declaración consolidada actualizada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

### SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

(Nota presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros<sup>1</sup> y por los otros Estados Miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>, y por EUROCONTROL)

#### RESUMEN

En la declaración de la Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad 2010 se reconoce que “la seguridad operacional en las pistas continúa siendo uno de los principales problemas de la aviación”. A pesar del significativo progreso logrado en cuanto al mejoramiento de la seguridad operacional en las pistas, las recientes incursiones en la pista ocurridas en Europa y otras partes del mundo son evidencia clara de que continúan representando un problema grave en materia de seguridad operacional. Lo que es más, por lo que respecta a la tasa de accidentes a raíz de salidas de la pista no se ha observado ninguna reducción significativa en más de 20 años, y en estudios recientes relativos a excursiones de pista, se pedía la adopción de medidas apropiadas para hacer frente a este problema. Por consiguiente, se pide a la OACI que desempeñe una vez más la función de liderazgo con la finalidad de iniciar y realzar el perfil de medidas de prevención y estrategias de reducción de riesgos apropiadas, en relación con la seguridad operacional en la pista.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) *convenir* en la necesidad de contar con una respuesta mundial a la amenaza de elevado riesgo relativa a las incursiones en la pista y las excursiones de pista;
- b) *encargar* al Consejo que lidere una iniciativa mundial para realzar el perfil de esta amenaza, elabore medidas de prevención de riesgo apropiadas y cree conciencia a nivel mundial acerca de soluciones posibles;
- c) *instar* a los Estados Contratantes a comunicar a la OACI todas las recomendaciones existentes sobre seguridad operacional que sean de interés mundial y que se hayan obtenido como resultado de accidentes e incidentes graves relacionados con las pistas;
- d) *encargar* al Consejo que asegure la difusión amplia de las recomendaciones existentes sobre seguridad operacional y demás lecciones pertinentes adquiridas, la experiencia operacional, el asesoramiento y las mejores prácticas de mitigación de riesgos;

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Estonia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<p>e) <i>instar</i> a los Estados Contratantes a supervisar los sucesos relacionados con la seguridad operacional en las pistas y eventos precursores conexos como parte del sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional establecido en el marco de sus programas estatales de seguridad operacional (SSP) y a notificar a la OACI, principalmente como parte del enfoque de supervisión continua (CMA) del USOAP, los datos y la información pertinentes sobre la seguridad operacional en la pista, que estimen sean de interés mundial para la comunidad aeronáutica;</p> <p>f) <i>encargar</i> al Consejo la supervisión de los sucesos pertinentes relacionados con la seguridad operacional en la pista y, a medida que el SSP y el CMA alcancen un grado mayor de madurez, la concentración de la actividad CMA a modo de respuesta a las deficiencias de seguridad operacional en la pista que se hayan detectado;</p> <p>g) <i>instar</i> a los Estados contratantes y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional a diligenciar aún más el perfeccionamiento de las medidas de seguridad operacional en la pista, comprendida la implantación de la gestión de la seguridad operacional en los aeródromos, desde una perspectiva interinstitucional y con la participación de todos los protagonistas pertinentes;</p> <p>h) <i>pedir</i> al Consejo que asegure el desarrollo coordinado de las necesidades en materia de tecnologías relativas a la seguridad operacional en la pista, a fin de que los usuarios de aeródromo cuenten con un servicio coherente a nivel mundial, y que se brinde interfuncionamiento y se evite la duplicación de esfuerzos; y</p> <p>i) <i>considerar</i> la ampliación del alcance del Apéndice P de la Resolución A36-13 para que abarque las operaciones de aeródromo, haciendo prioritario el mejoramiento de la seguridad operacional en la pista.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico A (Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial), ya que redunda en una mayor seguridad operacional en la pista.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Neutral
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007), Doc 9902 <i>Manual sobre la prevención de incursiones en la pista</i> , Doc 9870

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 A pesar de las diversas iniciativas lanzadas en todo el mundo desde 2001, incluso bajo la égida de la OACI, “la seguridad operacional en las pistas continua siendo uno de los principales problemas de la aviación”. Este hecho también fue reconocido por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010, de la OACI<sup>3</sup>.

1.2 La experiencia reciente en la aviación demuestra que es preciso adoptar una perspectiva interinstitucional al abordar las incursiones en la pista y las excursiones de pista, comprendida la implantación de la gestión de seguridad operacional en los aeródromos, en la cual deben participar todos los protagonistas pertinentes.

1.3 En la presente nota se aboga por que la OACI lidere activamente una iniciativa mundial para realzar el perfil de la amenaza constituida por las incursiones en la pista y las excursiones de pista, elabore medidas de prevención de riesgo apropiadas, y cree conciencia mundial en torno a las soluciones posibles, con el apoyo y la asistencia de los Estados contratantes, las organizaciones regionales e internacionales y los demás interesados pertinentes.

<sup>3</sup> Conclusión 3/3, sección 19.1 (d) (2), de la HLSC.

## 2. **SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA - INCURSIONES<sup>4</sup>**

2.1 Las actividades de la OACI en materia de seguridad operacional en la pista, apoyadas por los Estados contratantes, las organizaciones internacionales y la industria, han dado lugar a varias iniciativas en las que se abordan muchos de los problemas relativos a la seguridad operacional en la pista. A pesar de esta excelente labor, siguen existiendo casos de cuasicolisión, y es evidente que el perfil de la prevención de las incursiones en la pista está disminuyendo. Lo que se necesita es una respuesta estratégica mundial a la amenaza de elevado riesgo constituida por las incursiones en la pista.

2.2 En 2003, la OACI lideró una iniciativa para la creación de conciencia y el intercambio de las mejores prácticas, mediante la celebración de varios seminarios. Dichos seminarios resultaron especialmente efectivos y se alcanzaron progresos significativos en relación con el realce del perfil del problema. No obstante, para lograr y mantener los niveles más elevados posibles de seguridad operacional, se requiere una vez más un actuar concentrado por la OACI, sus Estados miembros y demás interesados pertinentes.

2.3 Dada la naturaleza mundial de la aviación, se pide una vez más a la OACI que adopte el liderazgo en este ámbito. Los objetivos claros de tal iniciativa consistirían en realzar el perfil de las medidas de prevención de las incursiones en la pista, lo cual mejorará la adhesión de los Estados a las disposiciones de la OACI, aumentará las notificaciones a la OACI, intensificará el intercambio de lecciones adquiridas, y asimismo el intercambio de información sobre el desarrollo de las mejores prácticas.

2.4 También se han realizado en todo el mundo tareas tendientes al desarrollo de tecnologías, tanto ayudas visuales como otras, para prevenir y mitigar la gravedad de las incursiones en la pista. Si bien se reconoce la labor en curso para modernizar las disposiciones del Anexo 14, es esencial que la OACI coordine estas actividades a fin de asegurar que los usuarios de aeródromo reciban un servicio mundialmente coherente, brindándose interfuncionamiento y evitándose la duplicación de esfuerzos. La reciente introducción de algunas nuevas tecnologías en los Estados Unidos y Europa ha resaltado aún más la necesidad de contar con dicho enfoque mundial coordinado. La finalidad debería consistir en el desarrollo de requisitos armonizados relativos a la implantación consecuente de medidas de protección relativas a la seguridad operacional en las pistas de todo el mundo. Dicha implantación se vería apoyada en gran medida por las tecnologías de interfuncionamiento (especialmente cuando se requiere interacción entre la aeronave y su entorno), que puedan utilizarse a nivel mundial, y sean consecuentes con el proceso empleado para elaborar los sistemas anticolidión que ya son utilizados ampliamente en las aeronaves o que han de ser introducidos.

## 3. **SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA – EXCURSIONES**

3.1 Respondiendo a la inquietud relativa a la persistente tasa de accidentes relacionados con excursiones de pista en los últimos 20 años, la comunidad aeronáutica ha identificado factores comunes que los causan o que contribuyen a ellos, y que revisten interés mundial. Estos factores se relacionan con muchos de los Anexos de la OACI.

3.2 Los resultados de los estudios describen ámbitos de preocupación, tales como la instrucción de pilotos, la medición de la fricción, la acción de frenado operacional, y la aproximación no estabilizada. Dichos resultados también identifican la necesidad de contar con una semántica común a todos los Anexos de la OACI para su utilización por el personal de aeródromo y las tripulaciones de vuelo a los efectos de describir, en particular, las condiciones de las pistas contaminadas.

---

<sup>4</sup> Se entiende que incluyen tanto incursiones en la pista, como confusión en la pista.

3.3 A fin de asegurar un enfoque armonizado respecto a la reducción de los accidentes ocasionados por la salida de pista, se invita a la OACI a liderar el desarrollo y la difusión a nivel mundial de medidas de mitigación apropiadas.

#### **4. SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA – CUESTIONES RELATIVAS A LA ORGANIZACIÓN Y EL INTERCAMBIO DE LAS LECCIONES ADQUIRIDAS**

4.1 Es necesario contar con un enfoque interinstitucional en cada aeródromo, no solo con respecto a las incursiones, sino también para prevenir las excursiones, y a fin de aumentar la creación de conciencia y facilitar el diálogo relativo a las condiciones operacionales entre el personal que trabaja en las diferentes organizaciones (p. ej., aeródromos, torres de control, tripulación de vuelo).

4.2 Sucesos ocurridos recientemente como, por ejemplo, la selección equivocada de pistas y la salida de las calles de rodaje por las aeronaves, demuestran la necesidad de insistir aún más en el intercambio de las lecciones adquiridas a partir de los errores terrestres de navegación. Es esencial la vigilancia de estos sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y de los eventos precursores conexos, como parte de la recopilación y el procesamiento de datos de seguridad operacional.

4.3 Los sucesos ocurridos recientemente también demuestran que los eventos precursores de las incursiones en la pista y las excursiones de pista tienen su origen en diversas fuentes (servicios de tránsito aéreo, operaciones de vuelo), o son resultado de una combinación de ellas.

4.4 Es preciso verificar los Anexos de la OACI a los efectos de lograr coherencia mutua con respecto a asuntos relacionados con la seguridad operacional en la pista, fortaleciéndose así un enfoque mundial en cuanto a la seguridad operacional en la pista.

#### **5. CONCLUSIONES**

5.1 Las incursiones en la pista y las excursiones de pista constituyen riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y deben ser vigilados a nivel local, regional y mundial, a fin de poder elaborar una respuesta efectiva y mundial bajo el liderazgo de la OACI.

5.2 Debería requerirse explícitamente que los Estados supervisen los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y los eventos precursores conexos, como parte de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional establecidos en el marco de sus programas estatales de seguridad operacional (SSP). También debería requerirse explícitamente que notifiquen a la OACI, especialmente como parte del enfoque de supervisión continua (CMA) del USOAP, los datos y la información pertinentes de seguridad operacional en la pista que a su juicio sean de interés mundial para la comunidad de la aviación civil.

5.3 La OACI debería vigilar los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y difundir la información pertinente como parte de su intercambio de información de seguridad operacional en el seno de la comunidad internacional. A medida que el SSP y el CMA alcancen mayor grado de madurez, la OACI también debería concentrar su actividad CMA a modo de respuesta efectiva a las deficiencias detectadas en materia de seguridad operacional en la pista.

5.4 Como medida a corto plazo, los Estados deberían comunicar a la OACI todas las recomendaciones de seguridad operacional de interés mundial para la comunidad de la aviación civil de que dispongan como resultado de los accidentes e incidentes graves relacionados con las pistas. La OACI debería asegurar luego la amplia difusión de dichas recomendaciones sobre seguridad operacional, así

como de las demás lecciones adquiridas que sean pertinentes, la experiencia operacional, el asesoramiento y las mejores prácticas para la mitigación de riesgos.

5.5 La iniciativa de la OACI de elaborar “PANS Aeródromos” es bien recibida y cuenta con apoyo. La OACI debería considerar asimismo la ampliación del alcance del Apéndice P de la Resolución A36-13 a fin de que abarque las operaciones de aeródromo, dándose prioridad a las cuestiones relacionadas con la seguridad operacional en la pista.

5.6 Se invita asimismo a la OACI a verificar que los Anexos de la OACI sean mutuamente coherentes con respecto a asuntos relacionados con la seguridad operacional en la pista, especialmente en cuanto a la semántica empleada en torno a las pistas contaminadas, y para asegurar el desarrollo coordinado de lo que ha de requerirse, incluida la perspectiva interinstitucional, en relación con las tecnologías en materia de seguridad operacional en la pista, a fin de asegurar que los usuarios de aeródromo cuenten con un servicio coherente a nivel mundial , brindándose interfuncionamiento y evitándose la duplicación de esfuerzos.

— FIN —