



A37-WP/386
P/50
4/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 30

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 30 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 30/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 30: Seguridad operacional en la pista

30.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/68, presentada por el Consejo. En ella se abordada la seguridad operacional en la pista y se proporcionaban estadísticas de los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista; asimismo, se recalca que éstos constituirían sistemáticamente la categoría de accidentes que más ocurrían, según las notificaciones que recibía la OACI mediante el sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP). En la nota se señalaba que los datos sobre las tendencias en los incidentes de salidas de la pista e incursiones en la pista indican que no se ha producido ningún progreso global importante en los últimos 14 años y que la seguridad operacional en la pista sigue representando un grave problema de seguridad operacional.

30.2 En la nota se describía el Programa de seguridad operacional en la pista de la OACI que ofrece un enfoque integral, multidisciplinario y holístico para la prevención y reducción de las excursiones, incursiones y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista. La OACI prevé organizar, para 2011, un simposio mundial de seguridad operacional en la pista, en colaboración con asociados e interesados internacionales.

30.3 Presentaron notas de información: Canadá (A37-WP/139, Revisión núm. 1) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) (A37-WP/313).

30.4 Atendiendo a las deliberaciones, la Comisión somete, para su adopción por la Plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 30/1: Seguridad operacional en la pista

Considerando que los accidentes en la pista representan una parte considerable del total de accidentes y que han sido causa de víctimas mortales;

Considerando que las salidas de la pista constituyen la categoría de sucesos únicos de mayor incidencia en el total de accidentes que se han registrado en los últimos 10 años en todas las operaciones de la aviación comercial y general de aeronaves de alas fijas con una masa máxima de despegue certificada de más de 5 700 kg;

Considerando que existen diversas áreas de desarrollo tecnológico que se están explorando en la industria de la aviación y que son muy prometedoras en cuanto a la prevención y reducción de accidentes e incidentes graves en la pista;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que tomen medidas para mejorar la seguridad operacional en la pista, comprendido el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista con un enfoque multidisciplinario, que incluyan, como mínimo, a los encargados de la reglamentación, los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los explotadores de aeródromos, y los fabricantes de aeronaves, con el fin de prevenir y reducir los efectos de las salidas de la pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista; y

2. *Resuelve* que la OACI debe abordar activamente la seguridad operacional en la pista mediante un enfoque multidisciplinario.

3. *Invita* a los Estados a seguir los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista y 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.

Prácticas correspondientes

1. Los programas de seguridad operacional en la pista deberían basarse en la gestión interorganizacional de la seguridad operacional, comprendida la creación de equipos locales de seguridad operacional en la pista que se encarguen de la prevención y reducción de las salidas de la pista, las incursiones en la pista y otros sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista.

2. El Consejo debería preparar disposiciones adicionales para asistir a los Estados en el establecimiento de programas de seguridad operacional en la pista.

3. Debería alentarse a los Estados a participar en seminarios teóricos y prácticos a escala mundial y regional para intercambiar información en materia de seguridad operacional y mejores prácticas de seguridad operacional en la pista.

30.5 La Comisión examinó la nota A37-WP/82, presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL. En la nota, se recalca la necesidad de que la OACI liderara una respuesta efectiva y global con respecto a los riesgos de seguridad operacional para la aviación civil que representan las incursiones y excursiones en las pistas. Los Estados deberían transmitir a la OACI, para su amplia difusión, todas las recomendaciones de seguridad operacional de interés mundial en respuesta a accidentes o incidentes graves relacionados con las pistas, como parte de sus Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y del enfoque de observación continua (CMA).

30.6 En la nota se acogía con gran satisfacción y se apoyaba la iniciativa de la OACI con respecto a la elaboración de *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos* y se pedía a la Organización que considere ampliar el alcance del Apéndice P de la Resolución A36-13 para incluir operaciones de aeródromo, dando prioridad a los aspectos de seguridad operacional en la pista. En la nota se recalca además que era necesario que la OACI garantice la coherencia recíproca entre los Anexos relacionados con los asuntos de seguridad operacional, especialmente en la semántica que se emplea para pistas contaminadas, y que asegure que los requisitos se elaboren coordinadamente, considerando una perspectiva interorganizativa, en relación con las tecnologías de seguridad operacional en la pista, para así garantizar un servicio mundialmente coherente a los usuarios de aeródromos, interoperabilidad, y evitar duplicación de esfuerzos.

30.7 La Comisión tomó nota de que, desde la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/08) en 2008, la OACI había trabajado en la definición de “recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial” que, con el tiempo, se pondría a disposición del público en el sitio web de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) de la OACI.

30.8 Con respecto a la necesidad de asegurar la elaboración coordinada de requisitos sobre las tecnologías de seguridad operacional en la pista, teniendo debidamente en cuenta la coherencia a escala mundial del servicio a los usuarios de aeródromos, la interoperabilidad, y evitar duplicación, la OACI debería emprender una nueva tarea sobre la reducción de las incursiones en la pista mediante soluciones tecnológicas.

30.9 Respecto a la propuesta de ampliar el alcance del Apéndice P de la Resolución A36-13, la Comisión convino en someter, para su adopción por la Plenaria y consolidación con otras resoluciones en el marco de la Cuestión 44, el Apéndice P de la Resolución A36-13 enmendado, como figura en la nota A37-WP/366.

30.10 En la A37-WP/191, presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, se recalcó la importancia de reconocer los desechos de objetos extraños (FOD) como posible fuente de riesgo de seguridad operacional y económico en las operaciones aeroportuarias. En la nota se pedía una definición y taxonomía convenidas a escala mundial para los FOD como elemento básico de una gestión de la seguridad operacional mejorada y su integración en los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los aeropuertos. A este respecto, en la nota se pedía que la OACI ejerza la función de líder, concertadamente con los Estados miembros y organizaciones interesadas, basándose en la labor realizada en Europa.

30.11 La Comisión tomó nota de que la OACI estaba empezando la tarea de preparar textos de orientación sobre sistemas de detección de FOD. En este contexto, la Comisión convino en que la OACI considere el pedido adicional de la nota A37-WP/191, como parte del trabajo en curso. En el caso de que esto suponga repercusiones financieras, la Comisión pidió que el Consejo tome una decisión definitiva como parte de su examen periódico del Plan de actividades.

30.12 La Comisión tomó nota de lo que se pedía en la A37-WP/156, presentada por la República de Corea, en la que se alentaba a la OACI a considerar la inclusión de “señales indicadoras de calle de salida rápida” en el Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, para su aplicación global. La Comisión convino en que este asunto se remitiera al Consejo para examinarlo a fondo, teniendo en cuenta las repercusiones financieras.

30.13 En relación con la A37-WP/162, presentada por Colombia, la Comisión tomó nota de la necesidad de los Estados de reducir los costos operacionales y reforzar la disponibilidad de los servicios de salvamento y extinción de incendios, sin poner en peligro la seguridad operacional, mediante la introducción de tecnologías de extinción de incendios eficaces, la adopción de las mejores prácticas y metodologías y la aplicación de los adelantos tecnológicos en el sector de los servicios de salvamento. Para ayudar a los Estados en esta tarea, en la A37-WP/162 se pedía a la OACI que actualice la orientación proporcionada en el *Manual de servicios de aeropuertos*, Parte 1 — *Salvamento y extinción de incendios* (Doc 9137). La Comisión convino en que este asunto se remitiera al Consejo, teniendo en cuenta las repercusiones financieras.