



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

97ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC/CAP/97)

Managua, Nicaragua, 26 de febrero al 1 de marzo de 2013

DGAC/CAP/97 — NI/09

13/02/13

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la seguridad operacional de la aviación

3.3 Seguridad operacional en las pistas

**IMPLEMENTACION RUNWAY SAFETY TEAM (RST) AEROPUERTO INTERNACIONAL
JUAN SANTAMARIA, SAN JOSE, COSTA RICA**

(Presentada por Costa Rica)

1. INTRODUCCION

1.1 La siguiente nota informativa desea compartir con Ustedes parte de las experiencias obtenidas con la creación del Equipo de Seguridad Operacional del aeropuerto Juan Santamaría

1.2 La OACI ha sido llamada para ejercer un liderazgo en la comunidad de la aviación civil internacional en un esfuerzo mundial para reducir el número de accidentes e incidentes relacionados con las pistas.

1.3 Por tanto, inició en el 2011 con un Simposio Mundial sobre la Seguridad Operacional en las pistas (GRSS), que busca aumentar la conciencia y el compartir información como medios para generar soluciones efectivas.

2. ANTECEDENTES

2.1 Como resultado del GRSS, la OACI y sus socios del Programa de Seguridad Operacional en las pistas buscan trabajar juntos en una serie de medidas concretas para disminuir el número del riesgo de incursiones, excursiones de pista y otros eventos relacionados.

2.2 Establecer, promover y fomentar equipos multidisciplinarios de seguridad operacional en pistas en los aeropuertos

2.3 El 15 de julio del 2012 se realizó en Costa Rica una reunión del International Asociación of Airport Executives (IAAE), en colaboración con la FAA y la OACI.

2.4 En la misma, el Director de la DGAC informó que su representada ya había iniciado la creación del RST-MROC cuya primera reunión fue precisamente 4 días antes, el día 11 de julio del 2012

2.5 Runway Safety Team cuyas siglas en inglés RST es un Equipo de Seguridad Operacional que se dedica a analizar y mitigar situaciones identificadas que tienen el potencial de causar accidentes y/o incidentes en las pistas (calles de rodaje, rampas, etc.)

3. OBJETIVOS

3.1 La función principal de un RST, es el de desarrollar metas a través de planes de acción para la seguridad operacional en las pistas, notificando a las gerencias respectivas sobre amenazas potenciales y recomendar estrategias para eliminar o mitigar los peligros y el riesgo

3.2 Estas estrategias se desarrollan en base a lo que ocurre localmente o también gracias a información obtenida de otros lugares. (Ej. Programa de Acción para la Seguridad Operacional - PASO)*

*PASO: Grupo de compartimento de data de Seguridad Operacional conformado por la DGAC, Operador Aéreo y ACSA como coordinador

4. CREACION

4.1 Establecimiento (ref. Doc. 9870 de la OACI)

- ¿Cuántos?
- ¿Por qué?
- ¿Quiénes?

- Utilización de las definiciones globalizadas sobre incursiones / excursiones en pistas
- Identificar si existen diferencias con la norma internacional
- Establecer contactos internacionales
- Desarrollar un plan de acción local

5. HISTORICO

5.1 Se convocó a una reunión inicial el 11 de julio del 2012 a los integrantes mencionados en el Doc 9870 de la OACI. Se establecieron unos términos de referencia. Tareas iniciales fueron la recopilación de eventos de seguridad en las pista del AIJS. Esta data inicial ayudo a establecer prioridades. Se establecieron planes de acción relacionados. Se revisa cada 15 días las acciones tomadas

6. TAREAS

- Señalización
- Marcas
- Cumplimiento con OACI
- Aumentar la conciencia
- Análisis de las incursiones / confusiones / excursiones
- Revisión de cartas
- Identificar lugares críticos (hot-spots)
- Etc.

7. LOGROS

- Publicación de “Hot Spots” en el AIP
- Comisionamiento /Calibración de luces PAPI
- Reducción de Peligro Aviar
- Nueva calibración e instalación de anemómetros

- Etc.

8. PLAN DE ACCION

8.1 Como resultado del trabajo se descubrió que no existían “Hot Spots” señalizados en MROC

8.2 El RST identificó seis “Hot Spots” que ya están ya publicados en el AIP

9. ACCIONES RECOMENDADAS

9.1 En los aeródromos, un Equipo de Seguridad Operacional para Pistas (Runway Safety Team) debería establecerse para liderar las acciones sobre los asuntos relacionados con la seguridad operacional en las pistas”

9.2 Su composición – Pilotos – (aerolíneas), Controladores de Tránsito Aéreo, Conductores – Operación de Aeródromos cualquier otro grupo que participe directamente en operaciones en la pista.

9.3 Los reguladores nacionales deben enfocarse en la reducción del riesgo causado por los accidentes e incidentes en las pistas en su diaria vigilancia.

9.4 En cada aeródromo se debería establecer un RST y mantenerse de acuerdo a la documentación respectiva. (Doc OACI 9870).

9.5 La DGAC de Costa Rica ya inicio la formación de un nuevo RST para el aeródromo de Liberia

9.6 Deseamos dejar constancia de que si alguna Autoridad o Aeródromo quiere conocer o establecer su propio RST, estamos en la mejor disposición de colaborar con Ustedes en pro de la seguridad operacional.

10. CONCLUSION

10.1 La reunión es invitada a tomar nota de la información presentada en esta nota.