



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación
aérea a nivel regional
3.3 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/7**

INFORME DE LA REUNIÓN DEL AGA/AOP/SG/7

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a la Reunión los resultados de la Séptima Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos y las conclusiones aprobadas por el mecanismo exprés del GREPECAS.

Referencias:

- Plan de Navegación Aérea par a las Regiones CAR/SAM Doc. 8733
- Informe Final de la Séptima Reunión del Subgrupo GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos (Buenos Aires, Argentina, del 9 al 13 de noviembre de 2009)

1. Introducción

1.1 La Séptima Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos contó con la asistencia de 40 delegados de 13 Estados/Territorios y 3 Organizaciones Internacionales miembros del Subgrupo AGA/AOP y 1 Estado Contratante ubicado o que cuenta con Territorios en las Regiones CAR/SAM. La Reunión formuló varios proyectos de conclusión, los cuales se presentan en el **Apéndice A** de esta nota estudio y fueron aprobadas mediante el mecanismo exprés del GREPECAS.

2. Revisión de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/15

2.1 De acuerdo al punto 2 de la agenda, la Reunión revisó las Conclusiones y Decisiones pendientes del GREPECAS/15 relacionadas con el AGA/AOP/SG y actualizó el estado de las mismas (Conclusiones de la 15/19 a la 15/25).

3. Revisión de las Deficiencias y Asuntos de Navegación Aérea en el Campo AGA

3.1 Base de datos de deficiencias en el campo de AGA

3.1.1 La Reunión revisó las deficiencias vigentes en el campo de AGA contenidas en la Base de Datos de Deficiencias en Navegación Aérea (GANDD) del GREPECAS de las Regiones CAR/SAM. El Secretario manifestó que un método alternativo para actualizar las correcciones a la GANDD es que los Estados envíen la información directamente a los respectivos Oficiales AGA de la OACI, en caso de que el punto focal tenga dificultad en el acceso a la base de datos; sin embargo, los Estados deben informar sobre las correcciones realizadas a las deficiencias presentadas y cada deficiencia deberá tener un plan de acción correctivo, incluyendo la fecha estimada de corrección.

3.2 Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional

3.2.1 El Secretario enfatizó la importancia del requerimiento de la OACI de certificar los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las SARPs del Anexo 14 y otras especificaciones pertinentes, así como la implementación de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los aeródromos.

3.2.2. La Reunión reconoció la necesidad que las Oficinas Regionales de la OACI cuenten con información actualizada sobre el estado actual de la certificación de los aeródromos y la implementación del SMS. Las discusiones tuvieron como resultado el siguiente proyecto de conclusión **7/1: ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS** (ver **Apéndice A**).

3.3. Programa de seguridad operacional de Estado/Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS)

3.3.1 El Secretario presentó el progreso en la evolución de los conceptos de seguridad operacional y subsecuente implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP).

3.3.2 Al respecto, se invitó a la Reunión a expresar su interés para que las Oficinas Regionales OACI organicen cursos para la implementación del SSP. Varios participantes manifestaron su interés en participar en estos cursos. Posteriormente, la Reunión adoptó el siguiente proyecto de conclusión **7/2: TALLERES SSP Y SMS** (ver **Apéndice A**).

3.4 Seguridad operacional en las pistas

3.4.1 Con relación a la seguridad operacional en las pistas, el Secretario manifestó la necesidad de los Estados de orientar sus esfuerzos para corregir las causas que contribuyen a los incidentes de incursiones y excursiones de pista. Se recomendó que los Estados desarrollen programas de prevención de incursiones de pista y la conformación de equipos de seguridad operacional en pistas.

3.4.2 Se invitó a la Reunión a informar a las Oficinas Regionales en relación a las mejores prácticas implementadas en sus aeropuertos en términos de incursiones y excursiones de pistas y se adoptó el siguiente proyecto de conclusión **7/3: MEJORES PRÁCTICAS PARA LA PREVENCIÓN DE INCURSIONES / EXCURSIONES DE PISTA** (ver **Apéndice A**).

3.4.3 Un factor importante desde el punto de vista de los operadores de líneas aéreas y carga es la falta de armonización en la designación de las calles de rodaje que se presenta en varios Estados. La

Reunión acordó el proyecto de conclusión **7/4: ARMONIZACIÓN EN LA DESIGNACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE** (ver Apéndice A).

3.5 Objetivos de performance relacionados con AGA contenidos en el Plan Regional CAR/SAM de Implementación de la Navegación Aérea basado en la Performance

3.5.1 El Secretario enfatizó que los aspectos clave del enfoque de la planificación de la navegación aérea basada en la performance es (1) la elaboración de objetivos de performance y (2) que tengan indicadores y métrica medibles. A este respecto, el Secretario propuso a la reunión un conjunto inicial de áreas clave de performance y métricas relacionados.

3.5.2 El grupo ad hoc, creado por el Secretario, revisó la propuesta y mencionó que la métricas deberían ser establecidas por los Estados para lograr una futura armonización entre las Regiones. Las áreas mencionadas para el establecimiento de métricas relacionadas con las áreas clave de performance incluyen acceso, capacidad, costo/beneficio, eficiencia, medio ambiente, flexibilidad, predictibilidad y seguridad operacional.

4. Revisión de las Actividades de los Grupos de Tarea, CARSAMPAF y ALACPA

4.1 Informe del Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA)

4.1.1 El Relator del Grupo de Tarea se refirió a la séptima Reunión del Grupo de Trabajo sobre Diseño de Aeródromos (ADWG), bajo el Panel de Aeródromos (AP), el mismo que se llevó a cabo en Montreal, Canadá, del 14 al 16 de julio de 2009. Asimismo, informó a la reunión del establecimiento del grupo de estudio PANS – Grupo de Estudio de Aeródromos (PASG) para apoyar al Secretario en el proceso de desarrollo de un documento sobre *Procedimientos para los Servicios de Aeronavegación y Aeródromos* [PAS-AGA] que contemple la gestión operacional de aeródromos.

4.2 Informe del Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos

4.2.1 El Relator señaló que la sexta Reunión del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS acordó que el Grupo de Tarea esté a cargo de la evaluación de los resultados de la encuesta sobre *“Enfoque sobre Demanda/Capacidad Aeroportuaria y Servicio de dirección en plataforma”* y posteriormente, proponga acciones a seguir para aumentar la capacidad en las plataformas y la seguridad operacional. Sin embargo, los Estados/Territorios CAR/SAM no han presentado ningún caso de estudio al Grupo de Tarea para dicho análisis. Esta falta de acción sugiere que los Estados no están confrontando los problemas de capacidad/demanda en sus aeropuertos.

4.3 Informe del Grupo de Tarea sobre Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA

4.3.1 El representante de Brasil informó a la Reunión sobre la experiencia de su Estado con relación a los estudios aeronáuticos llevados a cabo para situaciones específicas en el análisis de obstáculos próximos a los aeródromos, utilizando el Anexo 14 y Documento 8168 (PANS OPS), así como los lineamientos para los estudios aeronáuticos presentado en el Seminario/Taller CAR/SAM de la OACI sobre Certificación de Aeródromos y Estudios Aeronáuticos (Gros Islet, Saint Lucia, 9 a 12 de junio de 2009).

4.4 Informe del Grupo de Tarea sobre Adecuación de la Infraestructura Aeroportuaria

4.4.1 El informe del Grupo de Tarea se concentró en minimizar las incursiones en pista evitando diseños de calles de rodaje de entrada con tendencia a confundir al piloto y usando correctamente las calles de salida rápidas sólo como salidas de la pista.

4.4.2 La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) recomendó que los pilotos de aeronaves y vehículos utilicen frecuencias e idiomas comunes durante sus operaciones; así como, letreros y señales específicas en las calles de rodaje. Un Estado proporcionó varios diseños de calles de rodaje con un porcentaje elevado de incursiones en pista, usando el Informe de Seguridad en Pistas de la FAA: “*Diagramas de Incursiones en Pista en 75 Aeropuertos de U.S.A., 1997-2000.*”

4.4.3 La Reunión fue informada por IFALPA que varios aeropuertos en nuestras regiones no están informando la localización de puntos sensibles (hot spots). Con el objeto de minimizar las incursiones / excursiones de pista; la Reunión recomendó que se publique en el AIP respectivo la ubicación precisa de estos puntos sensibles (hot spots).

4.5 Avances en las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)

4.5.1 Se informó a la Reunión en relación a dos conferencias importantes: La Sexta Conferencia Internacional sobre Prevención del Peligro Aviario y Fauna que se llevó a cabo en Brasilia, Brasil, entre el 24 y 28 de noviembre de 2008 con la participación conjunta del Comité Internacional de Choque con Aves (International Birdstrike Committee - IBSC) de Europa y Estados Unidos; y el Comité Regional del Caribe y Sudamérica sobre prevención de peligro aviario y fauna CARSAMPAF y la Séptima Conferencia Internacional sobre Peligro Aviario y Fauna realizada en Grenada, Caribe del Este, entre el 24 y 27 de noviembre de 2009.

4.5.2 La Reunión recomendó que al desarrollar un programa SMS, los Estados/Territorios consideren una sección exclusiva enfocada a los problemas de choques con aves y fauna.

4.6 Avances en las actividades de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos ALACPA

4.6.1 ALACPA, en la actualidad cuenta con más de 250 miembros de 20 Estados de la Regiones NAM/CAR/SAM y de otras regiones de la OACI. Uno de los objetivos principales de ALACPA es la eliminación de las deficiencias reportadas en las regiones CAR/SAM alcanzando mejoras en los estándares de calidad en los pavimentos aeroportuarios de la Región, asesorando a las áreas que se relacionan con la planificación, el diseño, la construcción y la gestión del mantenimiento, para proporcionar una superficie segura y eficiente en el pavimento para las operaciones aéreas. ALACPA es el único fórum técnico en la Región relacionado con pavimentos aeroportuarios.

5. Revisión de otros asuntos técnicos

5.1 Enmiendas 10 y 4 al Anexo 14, Volúmenes I y II, respectivamente

5.1.1 El Secretario presentó a la Reunión la enmienda 10 al Anexo 14, Volumen I, destacando las nuevas definiciones y requerimientos incluidos en la quinta edición, como: la certificación de aeródromos; señalización y letreros con instrucciones obligatorias; sistema avanzado de guía visual para

el atraque; salvamento y extinción de incendios; reducción del peligro de choques con aves y otros animales y vigilancia y mantenimiento de pavimentos.

5.2 Cartografía de aeródromos basada en el E-TOD

5.2.1 El Secretario se refirió al requerimiento del Anexo 14 sobre la determinación de las coordenadas geográficas de los obstáculos y del terreno, así como su notificación a los servicios de información aeronáutica (AIP).

5.2.2 El Secretario enfatizó que para satisfacer los requerimientos necesarios del usuario sobre información electrónica del terreno y obstáculos, considerando el costo-beneficio, los métodos de adquisición e información disponible, esta información debería ser proporcionada de acuerdo a las cuatro áreas de cobertura básica discutidas en la Reunión.

5.3 Actividades regionales y globales de la OACI en el campo de AGA

5.3.1 El Secretario presentó a la Reunión el programa de trabajo vigente de la Sección de Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres (AGA) en la sede de la OACI. Asimismo, informó a la Reunión de las enmiendas al Anexo 14, y sobre los Grupos de Trabajo Técnico en el campo de Aeródromos así como los documentos afines relacionados con el área AGA.

5.3.2 El trabajo de PANS-Aeródromos (PANS-AGA) se orientará hacia la publicación de su primera edición prevista para el año 2013, la misma que deberá ser aprobada por el Consejo. Asimismo, se tiene prevista la emisión de una Circular sobre guías y lineamientos de las condiciones de las superficies de los pavimentos, que estará disponible para el año 2010.

6. Asuntos Administrativos

6.1 Revisión de los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del AGA/AOP/SG con el Enfoque Basado en la Performance

6.1.1 La Secretaría presentó a la Reunión una versión preliminar de los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del *Subgrupo AGA/AOP/SG* para la revisión y comentarios de la Reunión, los mismos que están orientados en el enfoque basado en la performance del Plan de Implementación Regional de Navegación Aérea NAM/CAR.

6.1.2 De acuerdo a la revisión, la Reunión acordó actualizar los Términos de Referencia, el Programa de Trabajo, Composición, Descripción de los Grupos de Tarea y la agenda de trabajo del Subgrupo AGA/AOP, los cuales se encuentran en los **Apéndices A, B y C del Informe Final del AGA/AOP/SG/7**.

6.2 Lugar y Fecha para la Próxima Reunión

6.2.1 De acuerdo a las propuestas de los diferentes participantes, Colombia manifestó su interés de ser país anfitrión para la siguiente Reunión en diciembre del 2010 Asimismo, los miembros de Haití y Costa Rica también manifestaron su interés para llevar a cabo la Reunión.

6.2.2 Posterior a la Reunión del AGA/AOP/SG/7, en la octava Reunión del ACG del GREPECAS se consideró el programa para futuras Reuniones de los Subgrupos, el mismo que será abordado en la Reunión del GREPECAS/16.

7. Acciones de GREPECAS

7.1 La Reunión es invitada a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio y
- b) Tomar nota de las conclusiones aprobadas por medio del mecanismo exprés de GREPECAS.

APÉNDICE A

CONCLUSIONES APROBADAS MEDIANTE EL MECANISMO EXPRÉS DEL GREPECAS

A-1. Conclusión 7/1: ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS

Que los Estados presenten a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI un informe sobre la implementación de la certificación de aeródromos a más tardar el 28 de febrero de 2010.

A-2. Conclusión 7/2: TALLERES SOBRE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL ESTADO Y SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP y SMS).

Que las Oficinas Regionales de la OACI organicen durante 2010 talleres de implementación del SSP para los Estados y SMS para los operadores de aeródromos

A-3. Conclusión 7/3: MEJORES PRÁCTICAS PARA LA PREVENCIÓN DE INCURSIONES / EXCURSIONES DE PISTA.

Que los Estados presenten a las Oficinas Regionales NACC y SAM:

- a) un reporte sobre la mejores prácticas utilizadas para prevenir incursiones/excursiones en los aeropuertos, y que;
- b) dicho reporte sea presentado a más tardar el 31 de marzo de 2010.

A-4. Conclusión 7/4: ARMONIZACIÓN EN LA DESIGNACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE

Que la sede en Montreal considere desarrollar y proporcione lineamientos sobre la armonización en la designación de las calles de rodaje a fin de reducir la confusión de los operadores y minimizar las incursiones en las pistas.