



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Primera Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos de Aeródromos y
Ayudas Terrestre (RRIPEAGA/1)
Lima, Perú, 14 de octubre de 2019**

Asunto 5: Otros asuntos

NUEVO FORMATO GLOBAL DE INFORME DE CONDICION DE PISTA DE LA OACI

(Presentada por. Comité Técnico)

Resumen

El nuevo formato global de la OACI para informar las condiciones de la pista es un informe completo y estandarizado sobre la (s) condición (es) de la superficie de la pista y su efecto en el rendimiento del aterrizaje y despegue del avión que fue desarrollado por la OACI y adoptado por el Consejo para su implementación global en noviembre de 2020.

Este documento tiene como objetivo crear conciencia sobre estas nuevas disposiciones, sus desafíos y recursos relacionados para que los Estados y la Industria implementen con éxito y obtengan los beneficios de este formato armonizado que tiene como objetivo reducir las excursiones en la pista.

Referencias

- LAR 153 – Operación de aeródromos, Segunda Edición, Enmienda 6, noviembre 2018
- Circular de Asesoramiento CA-153-011 – Evaluación y notificación del Estado de la Superficie de la pista
- GASP (OACI)
- Plan de acción de seguridad de pista global de la OACI
- Anexo 3 de la OACI
- Anexo 6 de la OACI – Parte I y II
- Anexo 8 de la OACI
- Anexo 15 de la OACI
- ICAO PANS-AIM, Doc 10066
- PANS-ATM de la OACI, Doc 4444
- PANS-Aeródromos de la OACI, Doc 9981
- ICAO CIR 355

1. Introducción

1.1 El GASP ha reconocido que la seguridad operacional en la pista (Runway Safety) seguía siendo la categoría principal de accidentes para todas las regiones, por lo que, esta es una prioridad de seguridad operacional a nivel global. Dentro de Seguridad en la pista, la excursión de pista (RE) se identifica como la categoría de mayor riesgo.

1.2 Un análisis realizado por la OACI sobre las estadísticas del sistema de reporte de accidentes e incidentes (ADREP) indicó que en un período de 10 años entre 1995-2005 se registraron casi 200 casos de excursiones, en los que en muchos casos las inadecuadas características de fricción de la pista fueron la causa principal o al menos un factor contribuyente. Debido a esto, el Grupo de trabajo de fricción (Friction Task Force) de la OACI, un grupo de trabajo multidisciplinario respaldado por varias organizaciones y organismos técnicos, se creó en 2008 para centrarse en esta tarea.

1.3 En la Región Panamericana, los resultados de los datos regionales de seguridad operacional de la aviación continúan mostrando que la Excursión en la pista (RE) está en las categorías principales para enfocar las iniciativas de mejora de la seguridad operacional. Además, el último informe anual de seguridad de RASG-PA muestra que una acción de frenado deficiente sigue siendo un factor importante que contribuye a la RE.

1.4 En respuesta a este problema global, el Grupo de trabajo de fricción de la OACI desarrolló una metodología globalmente armonizada para la evaluación de la condición de la superficie de la pista y los informes como una medida de mitigación para reducir las excursiones a nivel mundial. Se acordó una implementación mundial para noviembre de 2020.

2. Las nuevas provisiones

2.1 La OACI, a través de la carta a los Estados AN 4 / 1.2.26-16 / 19 en abril de 2016, informó a los Estados sobre la adopción por el Consejo de la Enmienda 13 a las Normas y Prácticas Recomendadas Internacionales, Aeródromos - Diseño y Operaciones de Aeródromos (Anexo 14, Volumen I al Convenio de Aviación Civil Internacional).

2.2 Al adoptar la enmienda, el Consejo resolvió que las disposiciones relativas a un formato de informe global mejorado para evaluar e informar las condiciones de la superficie de la pista serían aplicables el 5 de noviembre de 2020 (Enmienda 13-B).

2.3 La enmienda con respecto al formato de informe global mejorado para evaluar e informar las condiciones de la superficie de la pista está diseñada para informar las condiciones de la superficie de la pista de manera estandarizada, de modo que la tripulación de vuelo pueda determinar con precisión el rendimiento (performance) del despegue y el aterrizaje del avión, lo que resulta en una reducción global de los incidentes / accidentes relacionados con excursiones de pista. La propuesta proporciona una solución para un problema largo e importante de relacionar el rendimiento del avión con la información del estado de la pista de una manera más objetiva.

2.4 Al implementar las disposiciones relativas al formato de informe global mejorado, es esencial que estos cambios se realicen en estrecha coordinación con las siguientes áreas:

- Anexo 3 - Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional,
- Anexo 6 - Operación de aeronaves, Parte I - Transporte aéreo comercial internacional - Aviones y Parte II - Aviación general internacional - Aviones,
- Anexo 8 - Aeronavegabilidad,
- Anexo 14, Vol. I – Diseño y Operación de Aeródromos
- Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica,
- Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Doc 10066),
- Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del tráfico aéreo (PANS-ATM, Doc 4444), y

- Procedimientos para servicios de navegación aérea - Aeródromos (PANS-Aerodromes, Doc 9981).

3. Responsabilidades de las partes involucradas

3.1 Según las disposiciones de la OACI, los diferentes actores tienen diferentes responsabilidades:

- **Operadores de aeródromos:** evalúan las condiciones de la superficie de la pista, incluidos los contaminantes, para cada tercio de la longitud de la pista, y los reportan por medio de un informe de condición de pista uniforme (RCR)
- **Servicios de tránsito aéreo (ATS):** transmiten la información recibida a través de RCR y / o informes aéreos especiales (AIREP) a los usuarios finales (comunicaciones de voz, ATIS, CPDLC).
- **Servicios de información aeronáutica (AIS):** proporcionan la información recibida en el RCR a los usuarios finales (SNOWTAM)
- **Operadores de aeronaves:** utilizan la información junto con los datos de rendimiento proporcionados por los fabricantes de aeronaves para determinar si las operaciones de aterrizaje o despegue pueden realizarse de manera segura y proporcionar informes especiales para la acción de frenado en la pista (AIREP).
- **Fabricantes de aeronaves:** proporcionan los datos de rendimiento necesarios en el manual de vuelo del avión.

4. Metodología – El informe de condición de pista (RCR)

4.1 La metodología para evaluar y reportar las condiciones de la superficie de la pista se centra en el informe de condición de la pista (RCR). El RCR es básicamente un informe completo y estandarizado relacionado con la (s) condición (es) de la superficie de la pista y su efecto en el rendimiento del aterrizaje y despegue del avión.

4.2 El RCR ha sido diseñado para informar el estado de la superficie de la pista de manera estandarizada. Se utiliza un lenguaje / fraseología común entre todas las partes interesadas para evitar confusiones. Este RCR permitirá que las tripulaciones de vuelo calculen su rendimiento de aterrizaje y despegue basándose en una evaluación más completa del estado de la superficie de la pista por parte del operador del aeródromo y la orientación de los fabricantes.

4.3 El RCR también es importante para que los operadores de aeródromos eliminen los contaminantes lo más rápido posible antes de la evaluación y el informe. Sin embargo, dependiendo de las ubicaciones geográficas, es posible que los Estados no tengan que usar el formato de informe completo, ya que existen dos escenarios:

- no estar expuesto a la nieve ni al hielo y, por lo tanto, no es necesario utilizar el formato de informe global completo que no sea para el agua; o
- Estar completamente preparado para utilizar el formato de informe global (totalmente equipado, completamente capacitado).

5. Estrategia de la OACI y el SRVSOP

5.1 Se ha identificado que los desafíos para la implementación serán principalmente en los aeropuertos, debido al complejo conjunto de partes interesadas, idioma, cultura, entre otros.

5.2 Además, esto afectará a la mayoría de los Estados, ya que para algunos este es un tema relativamente nuevo, especialmente para los Estados sin "condiciones de invierno" (nieve, hielo, escarcha, etc.). Las experiencias de implementación en EE. UU. Y Canadá han demostrado que puede ser difícil llegar y llevar abordo a todos los interesados (cada uno tiene una amplia gama de aeropuertos, grandes y pequeños, en una variedad de ubicaciones y con diferentes condiciones locales).

5.3 Para respaldar la implementación, la OACI ha desarrollado una estrategia que incluye la generación de estándares y prácticas recomendadas, junto con material de orientación (incluida la orientación para la capacitación) para respaldar a los Estados.

5.4 En marzo de 2019, la OACI desplegó su Simposio Mundial de GRF en la sede de la OACI en Montreal, con la participación de más de 350 delegados de todo el mundo. Este Simposio Global tuvo como objetivo aumentar la conciencia y el conocimiento del GRF, comprender las SARPS de la OACI, las necesidades de capacitación, conocer los desafíos de la implementación e intercambiar las mejores prácticas. Más información y las presentaciones entregadas en el simposio están disponibles en <https://www.icao.int/Meetings/grf2019/Pages/default.aspx>

5.5 La estrategia de la OACI incluyó una serie de eventos regionales como seguimiento del evento global. La oficina regional SAM de la OACI llevó a cabo un evento en Lima del 21 al 22 de agosto con el apoyo de ACI-LAC, CANSO, FAA y AIRBUS. Las presentaciones y reporte del evento se encuentran en la siguiente dirección electrónica: <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2019-GRF>

5.6 Para apoyar la implementación, ACI en coordinación con la OACI ha desarrollado un curso de capacitación online, que está disponible (solo en inglés) en línea en: <https://www.olc.aero/product/icao-global-reporting-format/>

5.7 Finalmente, a nivel regional SAM, el SRVSOP (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional) preparó un modelo de regulación y material de orientación para los operadores con base en las disposiciones de la OACI, que se revisó en el último Panel de Expertos del Aeródromo Regional en Brasilia, Brasil, a fines de mayo. El documento fue revisado y ha sido publicado y está disponible en la página web del SRVSOP como la CA-153-011. Las versiones preliminares de estos documentos (el texto a incluir en el LAR) se pueden encontrar en el sitio web público de SRVSOP bajo los documentos de trabajo 19 y 20 (en español solamente) en: https://www.srvsop.aero/paneles_de_expertos/decimotercera-reunion-del-panel-de-expertos-en-aerodromos-rpeaga-13/

5.8 Además, el Comité Técnico del SRVSOP incluyó en su programa de trabajo para el año 2020 la realización de un Taller GRF basado en el conjunto LAR AGA para Estados y para la Industria, con fecha tentativa 25 al 27 de marzo de 2020.

6. Acción sugerida

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) emitir los comentarios que consideren pertinentes relacionados con la participación de la industria en el proceso de armonización del conjunto LAR AGA; y

c) tomar otras acciones que estime conveniente.

- FIN -