



**CUADRAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/43)**

(Lima, Perú, 16 y 17 de julio de 2019)

Cuestión 2 del

Orden del Día: Gestión Aeroportuaria

Cuestión 2.3 del

**Orden del Día: Presentar el objetivo y las actuales discusiones del Panel de diseño y
operaciones de aeródromo (ADOP)**

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Antecedentes

1. Como se ha de recordar, en la Cuadragésima Reunión del Grupo de Especialistas en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/40), Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GE/40-NE/12 “Compartir agenda de trabajo y ofertar cooperación en temas de seguridad operacional relacionados con los Paneles de que la ANAC participa en la Comisión de Navegación Aérea (ANC) de la OACI”.
2. Brasil tiene representante, en la calidad de miembro, en todos los paneles de la ANC, de los cuales ANAC participa de 06 que tratan de seguridad operacional. En un primer momento, ANAC pretende presentar Notas de Estudio con informaciones sobre las actividades actualmente desarrolladas en los paneles de seguridad operacional de la ANC, además de ponerse a disposición de los miembros para cooperar junto a los países que tengan interés respecto a lo tema.
3. Uno de esos es el El Panel de Diseño y Operaciones de Aeródromos fue establecido por el ANC el 12 de septiembre de 2014. El Panel tiene la tarea de continuar el trabajo del anterior Panel de Aeródromos (AP), pero con mayor énfasis en la eficiencia y los problemas de capacidad a través de operaciones de aeródromo mejoradas.
4. En el ADOP se realizan estudios específicos y, posteriormente, desarrolla disposiciones relacionadas con el diseño y las operaciones de aeródromos, tal como se establece el GANP y el GASP.
5. Tiene aún como objetivo el desarrollo y mantenimiento de las SARPS; los procedimientos y materiales de orientación para el formato de los informes globales de la condición de la superficie de la pista; el sistema de detección; el ACDM y las mejores prácticas de la industria; procedimientos sobre las actividades de gestión operacional del aeropuerto; servicio de salvamento y extinción; A-SMGCS; características finales del área de aproximación y despegue para helipuertos y superficies limitadoras de obstáculos.

6. Participan del Panel representantes de los siguientes Estados: Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Francia, Alemania, Italia, Japón, República de Corea, Noruega, Singapur, España, Suecia, Suiza, Turquía, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido y Estados Unidos.

Análisis de la propuesta presentada

7. El tercer encuentro del ADOP ocurrió en Montreal desde el 26 hasta 29 de marzo 2018. Estuvieron presentes 72 participantes de 20 estados miembros, 8 organizaciones internacionales y asesores. Los temas más relevantes son presentados a continuación.

Runway Condition Reports

8. Las condiciones de la superficie de la pista han contribuido a muchos eventos de seguridad operacional y las investigaciones han revelado deficiencias en la precisión, celeridad de la evaluación y de los métodos de notificación actualmente previstos en las disposiciones y el material de orientación de la OACI. Aún las técnicas para medir la fricción de la pista proporcionan información útil para fines de mantenimiento de la fricción de la superficie de la pista, no son adecuadas en todos los casos. Condiciones climáticas cuando la pista está contaminada y la información cuando se usa en los informes podría ser engañosa para los pilotos. Los informes utilizados por los pilotos deben ser revisado para adecuación, integridad y relevancia. Los pilotos de aeronaves modernas también necesitan de informes que estén directamente relacionados con el rendimiento de la aeronave. El proyecto busca estandarizar los métodos de notificación.

Disposiciones internacionales relativas a la asistencia em tierra (Ground Handling)

9. Un vuelo seguro y confiable requiere que una amplia gama de servicios en tierra se realicen de manera segura y exitosa en tierra entre la llegada y salida de la aeronave, de acuerdo con un conjunto común de requisitos que se pueden implementar en todo el mundo de manera estandarizada. Con el crecimiento del tráfico aéreo, las operaciones en tierra cada vez más complejas.

10. Con cada vez más aviones, un aumento en el equipo de apoyo en tierra y tiempos de respuesta más rápidos contribuyen al desafío de mejora de la seguridad operativa. Los manipuladores de tierra se enfrentan a un entorno complejo y potencialmente peligroso en la rampa. Actualmente, los daños en tierra de los aviones y las lesiones personales cuestan miles de millones de dólares y miles de horas de trabajo perdidas por año. Un grupo de trabajo fue creado y tiene la tarea de identificar las mejores prácticas y procedimientos globales que podrían estar disponibles, explorar las responsabilidades específicas que se deben cumplir y ampliar la coordinación con el SMP y el OPSP. Control de movimiento en la superficie incluyendo prevención de incursiones en pista.

11. La seguridad y la capacidad de los aeropuertos dependen cada vez más de los procesos y herramientas de gestión de la superficie. Los temas para tratar incluyen procedimientos para disminuir el número de incursiones en la pista o aumentar la capacidad. Tal cual, interrelación de A-SMGCS con las otras gestiones de los aeropuertos, como el A-CDM o secuenciación para aterramiento. Convención de nomenclatura de taxiway estandarizada

12. La seguridad en la pista y la prevención de la incursión en la pista siguen siendo una alta prioridad para todos los Estados y sigue siendo un área donde ocurren incidentes y accidentes. Una convención estandarizada de nomenclatura de las taxiway tiene como objetivo eliminar la confusión con respecto a la proximidad a una pista de aterrizaje y garantizar un nivel de conciencia adicional a las tripulaciones de aeronaves y operadores de vehículos.

Evaluar y monitorear las características de fricción de la pista como parte de un programa de mantenimiento apropiado

13. La degradación al largo del tiempo de las características de fricción de la superficie de un pavimento de pista ha sido identificada como un factor que contribuye a los eventos de seguridad de la pista y el concepto de monitoreo de degradación no se aborda de manera suficiente para que una aplicación global y uniforme garantice un programa de mantenimiento adecuado. El objetivo es asegurar que la degradación de las características de fricción de la superficie de la pista sea evaluada, monitoreada y mantenida para asegurar que la superficie y las características de fricción no bajen del nivel mínimo de fricción especificado por el Estado.

Seguridad operacional fortalecida a través de ayudas visuales mejoradas para denotar los trabajos de construcción en el aeródromo

14. Muchos accidentes fatales han ocurrido en todo el mundo debido, en parte, a ayudas visuales inadecuadas o poco claras para denotar áreas de uso restringidas, en particular, durante las obras de construcción en las zonas de movimiento. Detalles específicos de los trabajos en curso en las áreas de movimiento de los aeródromos se han identificado como un factor contribuyente en varios accidentes fatales. El Doc 9981 y el PANS Aerodromos contienen procedimientos relacionados con la planificación, coordinación y ejecución segura de la construcción y otros trabajos pesados en las áreas de movimiento de un aeródromo, cuando las operaciones de las aeronaves continúan ocurriendo en el área de las obras planificadas. Sin embargo, existe la necesidad de revisar las especificaciones para ayudas visuales en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 7, con miras a desarrollar nuevas disposiciones para mejorar la seguridad durante la construcción.

Diseño y operaciones de Runway Starter Extension (RSE)

15. La extensión de arranque de pista (RSE) es un término usado para un área ubicada antes del inicio normal de la pista que, en ciertas circunstancias, proporciona que aviones que necesiten longitud adicional para despegue (y solo para despegue) la utilicen. La RSE ya está en uso en algunos Estados en base a disposiciones desarrolladas a nivel nacional. Hay sustanciales diferencias en las características y requisitos operacionales para RSE entre los Estados. La situación actual puede crear confusión y conducir a un problema de seguridad para los operadores.

16. Este es el informe con los temas más relevantes de los debates que ocurrieron en el Tercer Encuentro del Panel de diseño y operaciones de aeródromos (ADOP).

Medidas propuestas al grupo de expertos

17. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- a) Tomar nota de la información presentada.