



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO

EVALUACIÓN DE RIESGOS

“FRANJA DE CALLES DE RODAJE”



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Contenido

A.	IDENTIFICACIÓN DE LA DESVIACIÓN.....	3
B.	GESTIÓN DE RIESGO	3
	EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA OPERACIONES EN CALLE DE RODAJE ALFA...	6
C.	MEDIDAS DE ACCIÓN PARA MEJORAR LAS BARRERAS:	7
D.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS:	7
E.	VIGILANCIA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE APLICACIÓN DE LA(S) ALTERNATIVAS.	7



COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA

A. IDENTIFICACIÓN DE LA DESVIACIÓN.

RAC 14.255 Franjas de calle de rodaje, b)

RAC 14.255 Franjas de las calles de rodaje

(Ver [CA 14.255](#))

a) Generalidades:

Cada calle de rodaje, excepto las calles de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave, deben estar situada dentro de una franja.

b) Anchura de las franjas de las calles de rodaje

Cada franja de calle de rodaje debe extenderse simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en toda la longitud de ésta hasta la distancia con respecto al eje especificado en la columna 11 de la [Tabla C-1 del apéndice 2 de la Subparte C](#), por lo menos.

Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros)	
Letra de clave	
(1)	(11)
A	15.5
B	20
C	26

SITUACIÓN ACTUAL:

Calle	Cumplimiento
A	No Cumple
B	Cumple
C	Cumple
D	Cumple
E	Cumple

La calle de rodaje Alfa al lado Este y Oeste cuenta con infraestructura que no cumple con la distancia de franja de calle de rodaje requerida.



B. GESTIÓN DE RIESGO

Medidas de mitigación: Identificación de las medidas de mitigación que podrían adoptarse en caso de ser aceptable la desviación.

Metodología: La metodología a emplear es la establecida por el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), específicamente en lo relacionado con la gestión de riesgos de la seguridad operacional. Dicha metodología ha sido recomendada por la OACI.

Análisis de Alternativas: Se analizará evaluando el rango de probabilidad de ocurrencia del incidente o accidente, se cuantificará de acuerdo a una definición cualitativa, si es frecuente, ocasional, remoto, improbable o sumamente improbable, en dependencia de esos resultados se evalúa la severidad del evento lo cual pasa por pérdidas humanas, daños financieros, materiales, reputación al operador etc.

Considerando la estrategia reactiva se evaluará la severidad de acuerdo con las siguientes tablas:



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Tabla de probabilidad del riesgo de seguridad operacional

Probabilidad del evento		
Probabilidad	Significado	Valor
Frecuente	Es probable que suceda muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)	5
Ocasional	Es probable que suceda algunas veces (ha ocurrido con poca frecuencia)	4
Remoto	Es poco probable que ocurra, pero no imposible (rara vez ha ocurrido)	3
Improbable	Es muy poco probable que ocurra (no se sabe si ha ocurrido)	2
Extremadamente improbable	Es casi inconcebible que ocurra el evento	1

Tabla de gravedad del riesgo de seguridad operacional

Gravedad del riesgo		
Gravedad	Significado	Valor
Catastrófico	Equipo destruido Varias muertes	A
Peligroso	Una gran reducción de los márgenes de seguridad operacional, estrés físico o una carga de trabajo tal que ya no se pueda confiar en los explotadores para que realicen sus tareas con precisión o por completo Lesiones graves Daño importante al equipo	B
Grave	Una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, una reducción en la capacidad de los explotadores para tolerar condiciones de operación adversas como resultado de un aumento en la carga de trabajo o como resultado de condiciones que afecten su eficiencia. Incidente grave Lesiones para las personas	C
Leve	Molestias Limitaciones operacionales Uso de procedimientos de emergencia Incidente leve	D
Insignificante	Pocas consecuencias	E

Matriz de evaluación del riesgo de seguridad operacional

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Grave C	Leve D	Insignificante E
5 – Frecuente	5A	5B	5C	5D	5E
4 – Ocasional	4A	4B	4C	4D	4E
3 – Remoto	3A	3B	3C	3D	3E
2 – Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
1–Sumamente improbable	1A	1B	1C	1D	1E



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

Tabla de tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional

<i>Rango del índice de riesgo de seguridad operacional</i>	<i>Descripción del riesgo</i>	<i>Medida recomendada</i>
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Tomar medidas inmediatas para mitigar el riesgo o suspender la actividad. Realizar la mitigación de riesgos de seguridad operacional prioritaria para garantizar que haya controles preventivos o adicionales o mejorados para reducir el índice de riesgos al rango tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1ª	TOLERABLE	Puede tolerarse sobre la base de la mitigación de riesgos de seguridad operacional. Puede necesitar una decisión de gestión para aceptar el riesgo.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACEPTABLE	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA OPERACIONES EN CALLE DE RODAJE ALFA

Peligro	Evento principal	Consecuencia	Amenazas	Defensas/barreras actuales para controlar el riesgo e índice del riesgo de seguridad	Medidas aplicables para reducir el o los riesgos e índice del riesgo	Acciones adicionales para reducir el riesgo e índice resultante del riesgo	Responsabilidad
Operaciones en calle de rodaje Alfa	Pérdida de control de aeronave hacia el lado este	Excursión de calle de rodaje Colisión entre aeronave e infraestructura	- Falla en aeronave - Falla de motor - Llanta estallada - Falla de frenos	- Mantenimiento de aeronave por el propietario.	- Continuar con las defensas actuales de instrucciones de rodaje únicamente para aeronaves clave de referencia 1A. - Las aeronaves con clave de referencia mayor son desplazadas por calles de rodaje Eco y Bravo. - Elaboración de procedimiento. - Inducción de procedimiento.	- Se removerán obstáculos que sean factibles eliminarlos. - Se actualizarán las características físicas en el AIP. - Se publicarán los estudios aeronáuticos y las evaluaciones de riesgo. - Implementación de procedimientos como Aeródromo Certificado.	CEPA (operaciones, mantenimiento, Aeródromos y SMS)
			- Infraestructura cercana	- Únicamente aeronaves clave de referencia 1A ruedan en la calle de rodaje Alfa. - Aeronaves con clave de referencia mayor, que tienen sus hangares en ese sector, su movimiento se realiza de forma tractada, con personal del operador familiarizado con el área.			
				2C: Puede tolerarse sobre una base de mitigación de riesgos de seguridad operacional. Puede necesitar una decisión de gestión para aceptar el riesgo.	1C: Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgo posterior.		Por: AILO Fecha: Diciembre/2023



COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

C. MEDIDAS DE ACCIÓN PARA MEJORAR LAS BARRERAS:

No	Barrera a Fortalecer	Plazo
1	Procedimiento para operación en calle de rodaje Alfa. Dicho procedimiento se encuentra en el Manual de Aeródromo, Anexo 2.	3 meses
2	Publicación de estudios aeronáuticos y evaluaciones de riesgo	3 meses

D. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS:

Por lo antes expuesto, con las medidas a implementarse, se asegura que las aeronaves operen con los márgenes de seguridad operacional mínimos aceptables en la calle de rodaje Alfa.

No se tiene ningún registro que hayan ocurrido incidentes o accidentes por desviaciones de la configuración de la calle de rodaje Alfa.

E. VIGILANCIA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE APLICACIÓN DE LA(S) ALTERNATIVAS.

Por parte del AILO, se le dará seguimiento a la implementación de las medidas adoptadas en este Estudio Aeronáutico.


Lic. Jorge Gómez
Jefe del Aeródromo




Josué Rosales
Oficial de Aeródromo




Ing. Karla Guevara
Encargada de SMS

