



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAN 14 12

**EQUIPO DE SEGURIDAD
OPERACIONAL
EN PISTA**

“EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA”

ENMIENDA			PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO		DISPUESTO POR	
Nº	FECHA	ANOTADO POR	PÁRRAFOS	PÁGINAS	DCTO.	FECHA
			TODOS	TODAS		

RESOLUCION

PARA OPINION

INDICE

CAPITULO 1 DEFINICIONES Y ACRONIMOS

- 1.1 Definiciones
- 1.2 Acrónimos

CAPITULO 2 GENERALIDADES

- 2.1 Alcance
- 2.2 Aplicación
- 2.3 Objetivos
- 2.4 Equipo de Seguridad Operacional en Pista

CAPÍTULO 3 RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

- 3.1 Medidas de seguridad
- 3.2 Términos de referencia (TdR) del RST
- 3.3 Integrantes del RST

CAPITULO 4 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL RST

- 4.1 La estructura organizacional del RST
- 4.2 Encargado del RST
- 4.3 Atribuciones del Encargado:
- 4.4 Secretario del RST
- 4.5 Miembros del RST
- 4.6 Rol del Regulador

CAPITULO 5 REUNIONES DEL RST

- 5.1 Reuniones
- 5.2 Identificación de peligros y consecuencias asociadas
- 5.3 Gestión de riesgos de seguridad operacional
- 5.4 Desarrollo de recomendaciones y del Plan de Acción
- 5.5 Calendario de reuniones

CAPÍTULO 6 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL RST

- 6.1 Estructura organizacional
- 6.2 Encargado del RST
- 6.3 Atribuciones del Encargado RST
- 6.4 Secretario del RST
- 6.5 Miembros del RST
- 6.6 Tareas de un RST

CAPÍTULO 7

REUNIONES DEL RST

- 7.1 Reuniones
- 7.2 Identificación de peligros y consecuencias asociadas
- 7.3 Gestión de riesgos de seguridad operacional
- 7.4 Desarrollo de recomendaciones y del plan de acción
- 7.5 Calendario de reuniones

APENDICES

APENDICE 1: Ejemplo de temas a tratar en un RST

APENDICE 2: Lista de verificación (Checklist) para RST

APENDICE 3: Formulario de evaluación y Plan de Acción

APENDICE 4: Formulario de Plan de Acción

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRONIMOS

1.1 DEFINICIONES

AUTORIDAD AERONÁUTICA

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

CLAVE DE ESTADO DE LA PISTA (RWYC)

Número que describe el estado de la superficie de la pista que se utilizará en el informe del estado de la pista.

DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que se utilizan para mantener o mejorar la seguridad operacional.

DESVIACIÓN DEL PILOTO

Las acciones de un piloto que resultaron en la violación de la normativa vigente por el no cumplimiento de una instrucción o autorización del Control de Tránsito Aéreo.

DESVIACIÓN OPERACIONAL

Incidente ATS en el cual el Control de Tránsito Aéreo no aseguró la separación lo que dio como resultado lo siguiente:

- a) Existió menos de la separación mínima aplicable entre aeronaves, y entre la aeronave y el espacio aéreo adyacente sin aprobación previa
- b) Una aeronave penetró en el espacio aéreo bajo la responsabilidad de otro controlador dentro de la misma dependencia ATS o una dependencia adyacente sin coordinación y aprobación previas.
- c) Una incursión de una aeronave, vehículo, equipo o personal en un área de aterrizaje bajo la responsabilidad de otro controlador sin coordinación y aprobación previas.

ERROR OPERACIONAL

Incidente ATS en el cual el Control de Tránsito Aéreo no aseguró la separación lo que dio como resultado lo siguiente:

- a) No se mantuvo el mínimo aplicable de separación entre dos o más aeronaves.
- b) No se mantuvo el mínimo aplicable de separación entre una aeronave y el terreno u obstáculos.
- c) Una aeronave aterrizó o ingresó en una pista cerrada a las operaciones de aeronaves después de recibir una autorización del Control de Tránsito Aéreo.

EVENTO

Todo suceso que se produce fuera de los parámetros normales y que pueden ocasionar un quiebre de la seguridad operacional.

EXCURSIÓN DE PISTA

Cualquier evento en el que una aeronave se desvía o rebasa la superficie de la pista, durante la fase de despegue o aterrizaje.

HOT SPOT

Un punto en el área de movimientos de un aeródromo, con un historial o riesgo potencial de colisión o de incursión en pista, y donde se requiere la atención especial de pilotos y conductores.

INCURSIÓN EN PISTA

Todo suceso en un Aeródromo relacionado con la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de aeronaves.

INDICADOR DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional.

META DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios para un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado, que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

NIVEL ACEPTABLE DEL RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (ALOSP)

Nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en el programa estatal de seguridad operacional, o de un proveedor de servicios, como se define en el sistema de gestión de la seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

PISTA

Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, según lo definido en sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

RODAJE

Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un Aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje.

SEGURIDAD OPERACIONAL

Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)

Conjunto integrado de reglamentación y actividades encaminado a mejorar la seguridad operacional.

UMBRAL

Comienzo de la parte de una pista utilizable para el aterrizaje o despegue.

VISIBILIDAD REDUCIDA

Visibilidad horizontal en tierra inferior a 550 metros.

1.2 ACRÓNIMOS

AFIS	Aeródromo no controlado con Servicio de Información de Vuelo.
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
RST	Equipo de Seguridad Operacional en Pista

CAPÍTULO 2

GENERALIDADES

2.1 Alcance

Este documento normativo, trata sobre la creación de un grupo de seguridad operacional en la pista en un aeródromo, la identificación de los peligros relacionados con la seguridad operacional en la pista, la elaboración e implantación de planes de acción, la recolección de datos y la promulgación de información sobre seguridad operacional.

2.2 Aplicación

La presente Norma se aplicará en todos los aeródromos públicos y privados

2.3 Objetivo

Establecer directrices para la implementación del Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST), en los aeródromos con operaciones de transporte aéreo regular

CAPÍTULO 3

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

3.1 Introducción

El Programa de Seguridad Operacional en Pista es el establecimiento de acciones coordinadas, colaborativas y esfuerzos multidisciplinarios entre el Administrador de aeródromo y las organizaciones que se desempeñan en un aeródromo, para promover la implementación de estrategias que contribuyan en reducir el número y la severidad de los accidentes e incidentes relacionados con la seguridad operacional en pista.

3.2 Características generales de los Programa de Seguridad Operacional en pista

El Administrador de aeródromo deberá organizar, coordinar e implantar programas para promover la seguridad operacional en el aeródromo. Cada uno de estos programas debe incluir al menos, los siguientes contenidos:

- a) Evaluación de seguridad, que incluya la identificación de peligros y el análisis de riesgos, los cuales deberán ser revisados periódicamente, evaluando si se mantienen las condiciones en las que fueron realizados.
- b) Acciones correctivas y medidas de mitigación, para reducir los peligros identificados, estén implantadas ya o se haya programado su implantación a futuro.
- c) Sucesos, incidentes y accidentes relacionados con la temática del programa y análisis de los mismos. Deben utilizarse estos datos para actualizar las evaluaciones de seguridad operacional del programa.
- d) Identificación de los medios humanos y materiales dedicados al programa. Entre los medios humanos, debe identificarse al responsable del programa de seguridad, que se encargará de que el programa está adaptado a la situación vigente del aeródromo y las medidas incluidas en el programa se están llevando a cabo según los plazos establecidos.
- e) Identificación de comités de seguridad operacional en los que se traten asuntos relacionados con el programa. Estos comités deben constituir un foro para analizar el estado del aeropuerto en lo que al programa se refiere, así como una fuente de información para verificar la validez de las evaluaciones de seguridad operacional.
- f) Indicadores relativos a aspectos relacionados con el programa, para verificar la eficiencia de las medidas implantadas.
- g) Promoción del programa (formación, campañas de concienciación, comunicaciones particulares, etc.)”.

3.3 Plan de Medidas incluidas en el Programa de Seguridad Operacional en Pista

Uno de los contenidos fundamentales del programa son las medidas para mitigar las deficiencias de seguridad operacional en la pista, en base a las conclusiones de las evaluaciones de seguridad operacional realizadas.

Se deberá elaborar un plan de medidas para mitigar las deficiencias de seguridad operacional en la pista. Las medidas deberán ser específicas para cada aeródromo y estar relacionadas con una inquietud o problema de seguridad operacional en la pista en dicho aeropuerto. Las medidas pueden incluir cambios sugeridos con respecto a las características físicas o instalaciones y servicios del aeropuerto; procedimientos de control de tránsito aéreo; requisitos de acceso al aeropuerto; conciencia de la situación de los pilotos y operadores de vehículos; y elaboración de planos de lugares críticos.

Deberá haber una persona u organización designada como responsable de llevar a cabo las tareas pertinentes a cada medida. Puede haber más de una persona u organización afectada por una medida; no obstante, una persona u organización deberá asumir el liderazgo y por lo tanto, la responsabilidad por la conclusión de las tareas asociadas con la medida. Asimismo, en relación a cada medida, deberá existir un cronograma realista para realizar el trabajo.

De forma periódica, se deberá evaluar la eficacia de las medidas ejecutadas y/o concluidas. Esto se puede lograr comparando los resultados del análisis inicial con la situación vigente en cuanto a los accidentes o incidentes en la pista. Por ejemplo, si una medida tiene por objeto impartir instrucción a los controladores, pilotos o conductores de vehículos, el equipo deberá evaluar la eficacia de dicha disposición. Si el análisis muestra poca o ninguna mejora en la cantidad, tipo o gravedad de los accidentes o incidentes en la pista, el equipo deberá reevaluar la implantación de dicha medida.

Si el RST determina que son necesarias medidas mitigadoras o que la forma de operar debe ser modificada o suspendida, deberá realizar recomendaciones formales dirigidas a la organización responsable de dicha parte de la operación e incluir el procedimiento razonado de evaluación del riesgo asociado a dicha medida mitigadora.

CAPÍTULO 4

EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

4.1 Introducción

El Equipo de Seguridad en Pista consiste en un equipo constituido por representantes del aeródromo, proveedores de servicios de tránsito aéreo, compañías aéreas o explotadores de aeronaves, asociaciones de pilotos y de cualquier otro grupo con participación directa en las operaciones en la pista, que brinda asesoría sobre posibles problemas de incursiones y salidas de pista entre otros, y recomienda medidas de mitigación.

4.2 Implementación de los equipos de seguridad en pista

El Administrador de aeródromo establecerá un equipo de seguridad operacional en pista (Runway Safety Team) integrado por organizaciones (stakeholders) que operen o presten servicios en el aeródromo.

El RST identificará los peligros relacionados con la pista. Estos peligros pueden incluir diseño, señalización, letreros de información y las luces del aeródromo, así como los procedimientos y operaciones pertinentes del aeródromo.

4.3 Atribuciones de los equipos de seguridad en pista (RST)

La función principal de un equipo de seguridad en la pista (en adelante RST) es mejorar la seguridad operacional en la(s) pista(s) del aeródromo donde se implemente. Para ello, todas las principales partes interesadas (stakeholders) de la operación de la(s) pista(s) se reúnen para discutir y trabajar en:

- a) Entender e identificar las dificultades operacionales que cada una de las partes interesadas puedan tener con relación a la operación segura en la pista.
- b) Proporcionando un solo foro para compartir data de seguridad operacional de la pista (local)
- c) Identificar problemas locales y sugerir mejoras mediante un Plan de Acción.

Para el logro de estos objetivos, el RST fundamenta su trabajo en los principios del proceso de Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos, con la respectiva aplicación de medidas de mitigación para reducir/controlar estos riesgos. Estas estrategias de eliminación y/o mitigación de riesgos deben ser desarrolladas por el RST a través de un Plan de Acción para la seguridad en la pista. El RST en el contexto de sus atribuciones, deberá realizar un seguimiento a este Plan de Acción.

El programa RST cubre una amplia gama de temas relacionados con la seguridad en la pista, incluyendo (pero no limitados a) las siguientes categorías de ocurrencia:

- a) Contacto anormal con la pista;
- b) Choques con aves/fauna;
- c) Colisión con la tierra;
- d) Servicios de atención de aeronaves en tierra;
- e) Excursión de pista;
- f) Incursión en la pista;
- g) La pérdida de control sobre el terreno;
- h) Colisión con obstáculo(s) fijos o móviles;
- i) Aterrizar antes de (Undershoot) / Aterrizar más allá de (overshoot), la pista.
- j) Uso de pista equivocada (confusión de pista)
- k) Despegue abortado a alta velocidad (High Speed Rejected Take-Off)
- l) Eventos con fauna en pistas
- m) Daños por FOD en pistas
- n) Suspensión o cierre de las operaciones en la pista.

4.4 Plan de acción del RST

La primera acción concreta de un RST debe ser la aprobación de un Plan de Acción para la seguridad de la pista, para apoyar al Administrador de aeródromo en la gestión de cuestiones relevantes para la seguridad operativa, que contemple un conjunto robusto de acciones destinadas a aumentar la protección de la pista de aterrizaje y despegue contra incursiones, excursiones y confusiones de pista, mejorar el sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) y mejorar el entrenamiento en seguridad operacional para los conductores que acceden al área de maniobras.

El Plan de Acción debe abordar entre otros, los siguientes temas:

- a) Evaluación del diseño de la pista de aterrizaje y despegue y del sistema de calles de rodajes, con vistas a la prevención de la incursión en pista, la identificación de puntos críticos y características que puedan contribuir a la confusión de la pista.
- b) Verificación periódica de la actualización de las publicaciones aeronáuticas.
- c) Evaluación de la adecuación de los designadores de calle de rodaje.
- d) Análisis del sistema de ayudas visuales en operación normal, durante eventos de baja visibilidad y luego de las obras (señalización horizontal, vertical y luces).
- e) Establecimiento de periodicidad de medición del nivel de luminosidad de la(s) pista(s).
- f) Mejora del entrenamiento del personal que tiene acceso al área de maniobras.
- g) Mejora de los procedimientos de supervisión de pista (por ejemplo; verificación de la existencia de película de agua, estado de la superficie del pavimento).
- h) Monitoreo del uso de la fraseología estándar en las comunicaciones con la Torre de Control del aeródromo.

- i) Seguimiento del cumplimiento del Plan de Gestión del Peligro Fauna y de los Planes de mantenimiento de pavimentos e iluminación de pistas.
- j) Seguimiento de los planes de seguridad operacional por obras en pistas (señalización diurna y nocturna, NOTAMS, herramientas, etc.).
- k) Evaluación del sistema de control de FOD en el área de maniobras.

En las reuniones del RST, se debe presentar la rendición de cuentas del progreso de la ejecución de cada actividad del Plan de Acción.

4.5 Relación del RST con los SMS y otros programas

El RST sirve de foro para que cada SMS de las organizaciones participantes aporten sus análisis con relación a la seguridad operacional en la pista, sus peligros y riesgos identificados y las medidas de mitigación propuestas, para así cruzar dicho análisis y poder identificar otros posibles escenarios en los cuales dichas medidas de mitigación fueron observadas por una organización que no necesariamente tiene la capacidad de ejecutarla. Esto es especialmente importante, dado que cada explotador podría contar con procesos diferentes de identificación y gestión de riesgos.

Los proveedores de servicio deben documentar la interface entre sus SMS y el RST.

Las recomendaciones emanadas del RST estarán limitadas a los problemas relativos a la seguridad operacional de pista principalmente. En algunos aeródromos existen reuniones en las cuales se incluye a los participantes relevantes de seguridad operacional en pistas. Si las agendas de estos foros incluyen temas de seguridad operacional en pistas, es factible que este foro funcione como el RST del aeródromo, siempre y cuando se documente de manera correcta y separada las cuestiones de seguridad operacional en pistas.

Los RST pueden servir como una excelente herramienta para la gestión de riesgos relacionados con la seguridad de pistas identificadas por el SMS del proveedor de servicios. Además, el proceso del SMS del proveedor de servicios debe ser usado para evaluar posible riesgo que plantean los cambios operativos que resulten de las acciones correctivas que propone el RST.

4.6 HOT SPOT MAPS

Un Hot Spot Map es un plano que se publica en la AIP y resalta específicamente los puntos críticos del área de maniobras en función de su complejidad, señalización, etc. Estos Hot Spot Maps sirven para informar a los usuarios del Aeródromo de los puntos en los que deben prestar especial atención, llamados puntos críticos.

Un punto crítico (hot spot) se define como “Sitio de un área de movimiento del aeródromo en el que existe mayor riesgo de colisión o de incursión en la pista, y que se requiere señalar en forma destacada a los pilotos/conductores”.

El Administrador de aeródromo deberá realizar un análisis para identificar, en su caso, los lugares críticos en su área de movimiento. Dicho análisis y sus conclusiones (identificación de puntos críticos, necesidad o no de Hot Spot Map, contenido del Hot Spot Map, etc.) deberá ser supervisado por el RST.

Los peligros asociados a los lugares críticos deberían mitigarse lo antes posible y en la medida que sea razonablemente factible.

Una vez que se hayan identificado los lugares críticos (hot spots) en un aeródromo, deberán implantarse las estrategias adecuadas para eliminar el riesgo y, en todo caso, de forma inmediata, se debe gestionar y mitigar el riesgo, incluyendo la publicación de “cartas Hot Spot” (Hot Spot Maps) en el AIP.

Las estrategias para gestionar y mitigar el riesgo de los lugares críticos (hot spots), dependiendo del caso, pueden incluir, entre otras:

- a) Campañas de concientización;
- b) Ayudas visuales adicionales (señales, marcas, e iluminación);
- c) Establecimiento de rutas alternativas;
- d) Introducción de cambios al diseño de partes del aeropuerto; y
- e) La mitigación de los puntos ciegos en la Torre de control del aeródromo.

CAPÍTULO 5

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

5.1 EQUIPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST)

En cada Aeródromo se deberá conformar un Equipo de Seguridad en Pista (RST), dirigido por la Administrador del aeródromo y estará compuesto por los Jefes de las áreas operacionales de los Servicios de Tránsito Aéreo, Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendio, Área técnica, Servicio de Área de Movimiento, conductores, explotadores de terminal aéreo, explotadores aéreos, pilotos, proveedores de servicios a las líneas aéreas y otros grupos calificados que requieran circular por el área de maniobras.

5.2 MEDIDAS DE SEGURIDAD

En cada aeródromo el Administrador del aeródromo velará por que se establezcan las medidas de seguridad correspondientes con el fin de reducir los peligros y mitigar los eventos de incursión en pista.

5.3 TÉRMINOS DE REFERENCIA (TDR) DEL RST

Para facilitar una efectiva toma de decisiones en colaboración, las organizaciones que integrarán un RST, deben acordar el establecimiento de reglas de procedimiento que gobierne las acciones de sus representantes. Una vez formalmente documentadas y aceptadas, estas reglas serán referidas como los “Términos de Referencia” (TdR) del RST.

Los términos de referencia sugeridos en esta Norma para el RST incluyen:

- a) Objetivos, alcance de la supervisión y la frecuencia esperada de las reuniones del RST.
- b) Procesos de selección de miembros.
- c) Funciones y responsabilidades de los miembros individuales RST.
- d) Los procesos de gestión y protección del intercambio de datos de seguridad, informes de seguridad, y la seguridad información de las organizaciones participantes.
- e) Procesos y acuerdos formales que rigen el intercambio de datos de seguridad, informes de seguridad e información de seguridad, así como la protección de las fuentes de información compartidas al interior del RST (protección contra uso inapropiado y protección contra la divulgación).
- f) Procesos de consulta, toma de decisiones y resolución de conflictos.
- g) Requisitos de documentación y presentación de informes.
- h) Monitorear incidentes de pista por tipo, severidad y frecuencia de ocurrencia.
- i) Identificar factores de riesgo y situaciones locales, lugares particulares donde existe riesgo (hot spots), y problemas de operación diaria con mejoras sugeridas.

- j) Solicitar asistencia de expertos en seguridad de la industria.
- k) Garantizar que se implemente la mejor solución posible.
- l) Mecanismo para la diseminación de la información de las soluciones realizadas por los miembros.
- m) Elaboración de documentación, guías, reportes u otros.
- n) Iniciar una campaña integral de concientización sobre seguridad para garantizar que todo el personal de las partes interesadas conozca aspectos de seguridad, como la producción y distribución de mapas de puntos críticos locales u otro material de orientación.

5.4 INTEGRANTES DEL RST

5.4.1 El RST es un foro de especialistas multidisciplinarios de diversas organizaciones, formado específicamente para tratar temas de seguridad operacional en pistas. El RST no se considera una estructura organizacional del Administrador del aeródromo, sino más bien ofrece soporte en la toma de decisiones en colaboración en cuestiones relacionadas a la seguridad operacional de pista. De manera ideal, el Administrador del aeródromo tomará el liderazgo en la coordinación e implementación de un RST

5.4.2 Dado su enfoque operacional, es de suma importancia de que los miembros del RST tengan conocimiento sobre los aspectos de seguridad operacional y familiaridad con las operaciones locales del aeródromo. También es importante la participación regular y activa de los participantes y evitar personas diferentes en cada reunión, lo cual reduce su efectividad. Por ello, la escogencia de los miembros debe tener como característica fundamental que el representante esté comprometido con la mejora de la seguridad operacional.

5.4.3 Las siguientes áreas como mínimo deberían estar representadas en su composición:

- a) Jefe de operaciones del aeródromo;
- b) Encargado de seguridad operacional del aeródromo;
- c) Controladores de la Torre de control del aeródromo;
- d) Operadores de aeronaves (líneas aéreas);
- e) Representante de pilotos que operan en el aeródromo;
- f) Miembros de la comunidad de aviación general que operan en aeródromo (si aplica);

5.4.4 El RST también puede incluir a las siguientes partes interesadas:

- a) Área de mantenimiento y/o proyectos del aeródromo;
- b) Contratista de obras en el área de movimiento del aeródromo (si aplica);
- c) Otros representantes del proveedor de servicios de navegación aérea;
- d) Operador militar (si aplica, en caso de operaciones civil-militares);
- e) Servicios de asistencia en tierra (ground handlers);
- f) Proveedores de servicios de emergencia y rescate;
- g) Expertos en la materia (meteorólogos, pilotos, controladores, especialistas de fauna, autoridad de investigación de accidentes, etc.) (bajo invitación);

- h) Considerar la invitación periódica de miembros de otros RST para compartir información y experiencias.

5.4.5 En adición a los miembros usuales del RST, otros proveedores de servicios en el aeródromo podrían participar en el proceso RST para tratar peligros identificados puntualmente en sus SMS.

5.5 ADMINISTRADOR DE AERÓDROMO

El Administrador de aeródromo será responsable que:

- a) Se establezca un Equipo de Seguridad Operacional en Pista del aeródromo.
- b) Se implemente un Sistema de Gestión de la Seguridad de acuerdo a las instrucciones que emita el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
- c) Se dé cumplimiento a lo establecido en el DAR 14 en lo referido a iluminación, señalética, pintura de calles de rodaje y pistas, etc.
- d) Se implementen las medidas correspondientes para indicar claramente los trabajos de reparaciones, mantenimiento o nuevas obras en el área de maniobras del aeródromo.
- e) Se administren programas de instrucción a los usuarios que operen en el área de maniobras sobre las medidas para prevenir incursiones en pista.
- f) Se verifiquen las competencias correspondientes de los conductores de vehículos y operadores de equipo que requieran desplazarse por el área de maniobras del aeródromo.
- g) Se ejecuten periódicamente campañas informativas de prevención de incursiones en pista con la participación de todo el personal que tenga relación con la operación y circulación en el área de maniobras del aeródromo.
- h) Se dicten charlas informativas al personal de las empresas que efectúan trabajos en el área de maniobras.

CAPITULO 6

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL RST

6.1 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

La estructura organizacional del RST va a depender el número de participantes, su interacción y cooperación además de cualquier otro requerimiento local. En cualquier caso, normalmente el iniciador del RST es el Administrador de aeródromo, en su función de administrador de la infraestructura. El RST requiere de la designación de liderazgo y administración para llevar a cabo sus funciones. Estas tareas pueden ser llevadas a cabo por uno o más miembros del RST; por ejemplo, en la figura de un Encargado y un secretario.

6.2 ENCARGADO DEL RST

El Encargado del RST sirve como coordinador y vocero del equipo ante las entidades externas. Su nominación podrá ser organizada, por ejemplo, a manera rotacional entre los miembros del RST en periodos previamente establecidos. El proceso de elección y tiempo de mandato debería constar en los términos de referencia del RST y ser aprobado por los miembros.

6.3 ATRIBUCIONES DEL ENCARGADO RST

- a) Representar y servir como punto del contacto del RST en actividades externas;
- b) Garantizar que las reuniones del RST ocurran en un ambiente colaborativo y de acuerdo con los términos de referencia;
- c) Programar el calendario de reuniones ordinarias;
- d) Convocar a las reuniones ordinarias y extraordinarias;
- e) Darle seguimiento a las tareas y acciones del Plan de Acción;
- f) Garantizar que las deliberaciones del RST sean divulgadas a las partes interesadas;
- g) Garantizar que las deliberaciones del RST sean debidamente documentadas y archivadas en la biblioteca del RST.

6.4 SECRETARIO DEL RST

6.4.1 Dada la carga de trabajo y elaboración de documentación del RST, es recomendable que el secretario del RST forme parte de la organización del Administrador de aeródromo. En ese contexto, es importante que las atribuciones y funciones del secretario del RST sean consideradas por el Administrador de aeródromo en la gestión de los recursos (tiempo).

6.4.2 Son atribuciones del secretario:

- a) Preparar la orden del día y agendas de las reuniones del RST;
- b) Realizar en nombre del Encargado la convocatoria de las reuniones;

- c) Enviar las invitaciones a los especialistas, indicados por los miembros del RST, para presentaciones en las reuniones ordinarias;
- d) Proveer y preparar la dependencia seleccionada para las reuniones;
- e) Preparar, distribuir y llevar un archivo de las actas y/o informes de las reuniones;
- f) Llevar el control y seguimiento de la membresía del RST, incluyendo la incorporación de nuevos miembros;
- g) Gestionar en general, la documentación del RST.

6.5 MIEMBROS DEL RST

6.5.1 Cada área componente del RST debe indicar nombres del miembro titular y de su suplente. El suplente sustituirá al titular y contará con todos los derechos de participación y decisiones en el comité.

6.5.2 Son atribuciones de los miembros:

- a) Tomar conocimiento de las reuniones y revisar con anticipación el material recibido, para apoyar los análisis y toma de decisiones en el RST;
- b) Familiarizarse con el aeródromo para facilitar las discusiones (coordinar tour al área de movimiento de ser necesario);
- c) Participar en todas las reuniones a las que sea convocado;
- d) Proporcionar asuntos/temas a ser tratados en las reuniones del RST;
- e) Monitorear el cumplimiento de los términos de referencia del RST;
- f) Invitar especialistas a realizar presentaciones para auxiliar las discusiones técnicas del grupo;
- g) Compartir información, análisis, estudios o informaciones de sus SMS u otras fuentes de seguridad operacional, de eventos o situaciones necesarias para identificar los factores contribuyentes y causas de un evento de seguridad en pista;
- h) Compartir en el análisis de peligros, gestión de riesgos y medidas de mitigación dentro del RST y divulgar en sus respectivas organizaciones las decisiones y recomendaciones del RST.

Todos los miembros del RST deben mantener la confidencialidad de las informaciones y datos de seguridad operacional, en sus respectivas formas, que son compartidos por las organizaciones participantes del RST, cuando estas son consideradas de naturaleza sensitiva en el ámbito de las actividades del RST.

6.6 TAREAS DE UN RST

Una de las tareas más importante de un RST, es la identificación de posibles problemas de seguridad en la pista.

Para dar cumplimiento a lo anterior, es necesario revisar las prácticas en el aeródromo con regularidad y, cuando la información relevante está disponible, a partir de resultados de la investigación de incidentes.

Listado de Tareas a cargo del RST:

- a) Identificar los peligros en cuanto a seguridad operacional en pista;
- b) Evaluar los riesgos generados (de acuerdo a la metodología del SMS del aeródromo);
- c) Proponer y recomendar medidas para mitigar los riesgos;
- d) Medir y monitorear la efectividad de las medidas implementadas;
- e) Verificar que las señales, letreros, luces y marcas cumplan con lo establecido por la reglamentación aeronáutica nacional y sean visibles para pilotos y conductores;
- f) Identificar y analizar Hot Spots, y mitigar los peligros asociados a los mismo, lo más pronto posible y en todo lo que sea razonablemente practicable;
- g) Desarrollar iniciativas para mejorar el nivel de las comunicaciones;
- h) Identificar nuevas tecnologías potenciales que puedan contribuir a elevar la
- i) seguridad operacional en pista;
- j) Confirmar permanentemente que toda la infraestructura, ayudas visuales, prácticas, procedimientos y servicios aeroportuarios relacionados con la pista, cumplan con las disposiciones de la reglamentación aeronáutica nacional;
- k) Desarrollar el proceso de concientización en el aeródromo, elaborando y distribuyendo material didáctico y de capacitación sobre seguridad operacional en la pista a los controladores, los pilotos y el personal que conduce vehículos en el aeródromo

Para el desarrollo de las tareas del RST, es importante asegurar que:

- a) Los datos adecuados están disponibles para proporcionar evidencia para la toma de decisiones;
- b) Los resultados de las investigaciones de incidentes y accidentes son analizados y entendidos;
- c) Se tienen en cuenta las lecciones aprendidas de incidentes y accidentes relacionados con cuestiones de seguridad en la pista, tanto en otros aeródromos, como en el propio;
- d) Se realizan pruebas en distintas condiciones meteorológicas y de luz horarios, para evaluar todas las entradas de pista y ayudas visuales para comprobar que están correctamente situados y claramente visible a los pilotos y los controladores;
- e) Se comprueba la visibilidad de luces, señales y letreros, a una altura de la aeronave más pequeña, de la más grande y de vehículos que operan el área de maniobras;
- f) Todas las señales y letreros deben ser adecuadas y comprensibles para todas las partes, sin ambigüedad posible en su significado.

Revisar los cambios propuestos en pista, calles de rodaje adyacentes e infraestructura aeroportuaria en general, con el enfoque hacia la prevención de incursiones en pista, excursiones de pista, y orientar al administrador de aeródromo en ese sentido.

Medir periódicamente y monitorear la efectividad de las soluciones operacionales implementadas. Esto se puede lograr mediante la comparación de los resultados del análisis inicial con el estado actual de incursión en pista. Por ejemplo, si un elemento

de acción era proporcionar capacitación para controladores, pilotos o conductores de vehículos, la eficacia de dicha formación debe ser evaluada por el equipo.

PARA OPINION

CAPITULO 7

REUNIONES DEL RST

7.1 REUNIONES

Las reuniones del RST son el componente más importante del programa, al ser un foro en el cual los peligros identificados son discutidos, sus consecuencias determinadas, sus riesgos evaluados, las prioridades determinadas, y las recomendaciones desarrolladas. Los temas mínimos sugeridos de agenda a tratar en una reunión del RST se encuentran en el Apéndice 1.

7.2 IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y CONSECUENCIAS ASOCIADAS

- a) Una vez se ha establecido el RST y se han acordado tanto los Términos de Referencia (TdR) y el calendario de reuniones, se debe iniciar el trabajo del RST mediante la identificación de peligros.
- b) Se anticipa que cada miembro del RST asista a la reunión preparado para exponer sobre los peligros identificados en respectivo SMS u otra fuente de información de seguridad operacional (reportes, investigaciones o auditorias) relacionadas con la seguridad operacional en la pista.
- c) A medida que el equipo discute el potencial perjudicial del peligro, es importante tener en cuenta que estas “consecuencias” deben enmarcarse en una realidad operativa, en contraposición a resultados muy remoto e inverosímiles.
- d) Una técnica útil es identificar el nivel superior (o genérico) de peligro, y luego listar los peligros específicos y las consecuencias asociadas.
- e) Por ejemplo, una categoría general de riesgos podría ser “la construcción del aeropuerto.” Los peligros específicos asociados con un proyecto de construcción en el aeropuerto podrían ser “la presencia de equipos de construcción” y “el cierre de pista durante obra”. Estos, a su vez, pueden dar lugar al RST identificar las posibles consecuencias de estos peligros específicos como “el choque de una aeronave con el equipo de construcción” y “una aeronave operando en una pista cerrada.”
- f) Al identificar correctamente y documentar el peligro y la definición de las consecuencias asociadas en términos operacionales, el RST es capaz de evaluar el riesgo para la seguridad.
- g) Las condiciones peligrosas a veces se pueden combinar, resultando en una mayor gravedad y/o probabilidad de resultado. Por ejemplo, los riesgos asociados con la construcción del aeropuerto, junto con los riesgos de las operaciones de baja visibilidad y de noche, puede resultar en un riesgo mayor que simplemente el peligro de construcción en el aeropuerto por sí solo (en esta situación, la probabilidad del riesgo aumenta).

7.3 GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- a) La razón para llevar a cabo una gestión de riesgos de seguridad operacional es de proveer al RST de una metodología para administrar de manera apropiada los peligros identificados, llevar a cabo de manera efectiva estrategias de mitigación de riesgos, y priorizar su gestión. Severidad: Una vez que los peligros han sido identificados por el RST, el objetivo es de determinar la severidad del riesgo a la seguridad operacional en el contexto del sistema local, tomando en consideración las defensas actuales y medidas de mitigación adoptadas al momento.
- b) Probabilidad: Basado en el evento que pudiese tener la peor consecuencia o severidad, el siguiente paso es evaluar la probabilidad relativa de que el evento ocurra en un ambiente operacional específico, luego de considerar todas las defensas y estrategias de mitigación dispuestas actualmente. Para esto, el RST podrá consultar toda información de seguridad operacional que puedan aportar los miembros (auditorias, reportes de seguridad incidentes y accidentes, bases de datos de seguridad, data y análisis del sistema de monitoreo de aeronaves).
- c) Luego de determinar la severidad y probabilidad, se realiza un análisis para reducir el riesgo de seguridad operacional hasta un nivel tan bajo como sea prácticamente razonable (As Low As Reasonably Practicable – ALARP).

7.4 DESARROLLO DE RECOMENDACIONES Y DEL PLAN DE ACCIÓN

Luego de la gestión de los riesgos, el RST deberá desarrollar recomendaciones de medidas de mitigación específicas para reducir el riesgo, de manera que el riesgo residual sea aceptable, las cuales se ejecutaran a través de un Plan de Acción para asegurar que dichas recomendaciones sean implementadas. Al realizar esto, los siguientes conceptos deberán ser aplicados:

- a) Priorización

El RST debe asegurar que las soluciones propuestas sean priorizadas de acuerdo a la evaluación de la “tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional”. Por ejemplo, si el RST determinó que la “operación puede continuar” con el nivel de riesgo evaluado, sus recomendaciones deben reflejar una estrategia donde las mejoras serán implementadas en cuanto los recursos estén disponibles. Por el contrario, si determinan que “la operación puede continuar con medidas de mitigación”, sus recomendaciones deben reflejar que la estrategia requiere una acción(es) inmediata para atender las consecuencias del peligro.
- b) Estrategias de control

El riesgo a la seguridad operacional es controlado al atender cualquiera de:

 - i. La probabilidad de que ocurran las consecuencias;
 - ii. La severidad de las consecuencias;
 - iii. Ambas de manera simultánea.

Las estrategias a seguir para controlar el riesgo incluyen:

- i. Eliminación: la operación o actividad es cancelada porque el riesgo excede el beneficio de continuar con la operación o actividad.
- ii. Reducción: la frecuencia de operacional o actividad es reducida,
- iii. Segregación: acciones son tomadas para aislar los efectos de las consecuencias del peligro o se construye redundancia para protegerse de ello

c) Evaluar soluciones alternativas

Durante el proceso, el RST deberá explorar varias estrategias para controlar los riesgos. Estas estrategias deben ser evaluadas entre ellas para encontrar la más efectiva y eficiente utilizando medidas objetivas y subjetivas. Estas medidas incluyen criterios como el realizar un análisis costo/beneficio, determinar la aplicabilidad de la propuesta, evaluar la aceptabilidad a la parte interesada afectada, entre otras.

En todos los casos, el RST debe realizar una evaluación de riesgos de la solución propuesta para evaluar cualquier nuevo peligro potencial creado por esta solución.

d) Notificación a la organización interesada

Si el RST determina que una medida de mitigación es requerida o parte de la operación debe ser modificada o suspendida, debería realizar una recomendación formal a la organización responsable de esa parte de la operación e incluir la evaluación y la base lógica de la propuesta.

Un resumen de todo el proceso debería incluir un registro de los peligros identificados, las medidas de control y defensas disponibles, el análisis de riesgo y sus resultados, las medidas de control y mitigación adicionales, el plan de acción para implementación (dueño y fechas), y el riesgo residual luego de su implementación. El Apéndice 3 contiene un formulario modelo, que puede servir como herramienta para documentar el proceso de identificación de peligro y proceso de mitigación asociado

7.5 Calendario de reuniones

El calendario de reuniones del RST depende de la situación y el entorno del aeródromo. Por ejemplo, si se proponen grandes obras, o los peligros de la pista y los incidentes están aumentando, entonces el RST puede que tenga que reunirse con más frecuencia. Sin embargo, si las operaciones son estables, con pocos riesgos identificados, las reuniones pueden ser menos frecuentes.

En cada "Reunión Ordinaria" (planificada) del RST, además del análisis de nuevos peligros/riesgos identificados, se propone que el RST lleve a cabo la revisión de la lista de verificación que se presenta en el Apéndice 2 de esta circular

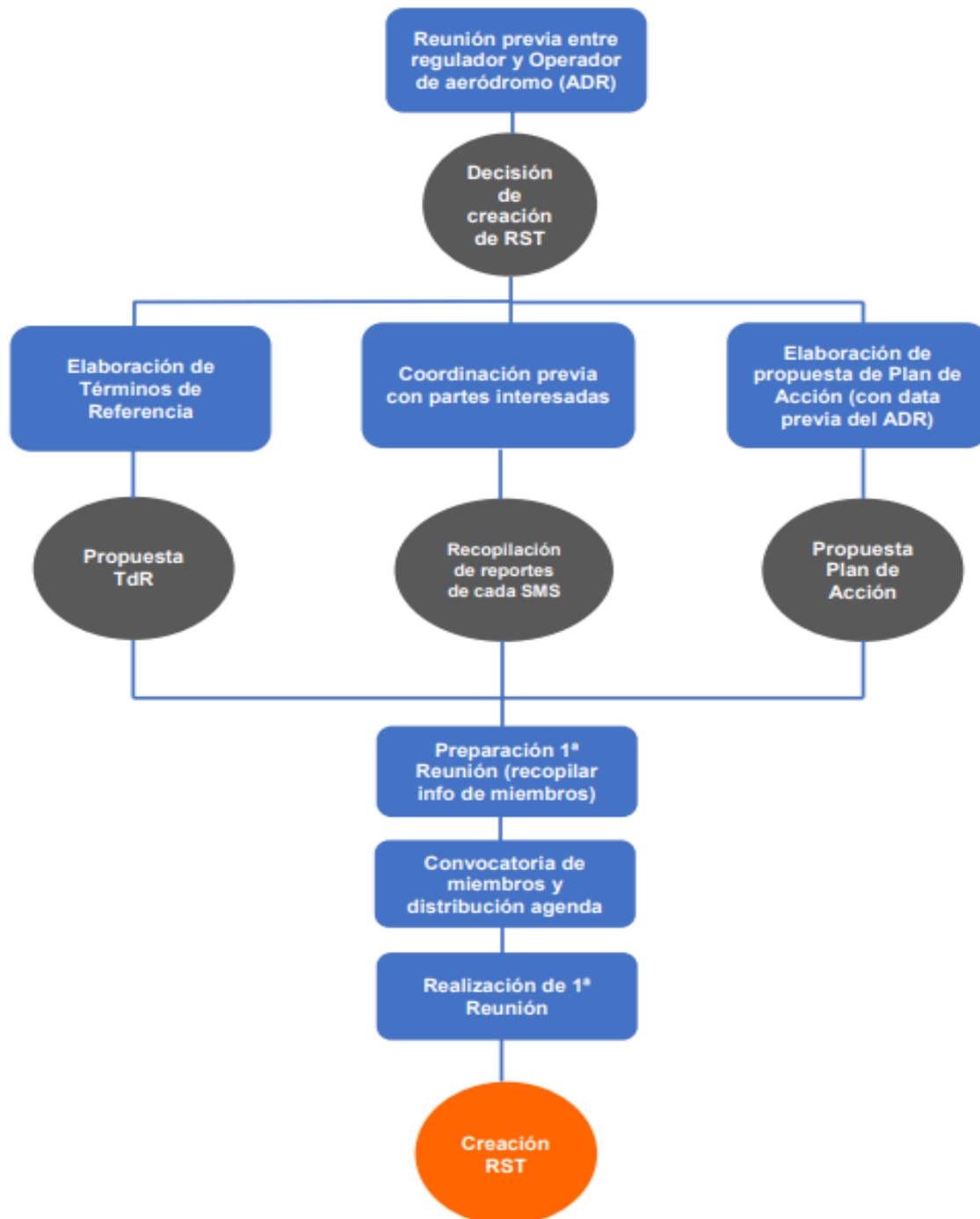
De igual forma, si en el aeródromo ocurre una situación como, por ejemplo, cuando se da un evento, accidente o incidente grave, como una incursión de pista, una

excursión de pista, una confusión de pista, etc., el RST puede ser convocado a una “Reunión Extraordinaria” fuera del calendario previamente aprobado para analizar dicho evento.

PARA OPINION

IMPLEMENTACIÓN DEL RST

El siguiente flujograma representa el proceso sugerido de implementación de un RST. El mismo puede variar dependiendo de las condiciones locales.



APENDICE 1

EJEMPLO DE TEMAS A TRATAR EN UN RST

A continuación, listado de temas sugeridos de agenda de un RST. La inclusión de estos temas sugeridos puede variar entre aeródromos y deben ser adaptados a la situación local.

1. Presentaciones de la perspectiva sobre la seguridad de la pista por parte de cada organización interesada (DGAC, Administrador de aeródromo, Aerolíneas, Pilotos, Torre/ANSP, otros).
2. Revisión de reportes y datos de cada uno de los miembros:
 - a) Reporte nacional de seguridad en pistas
 - b) Reporte local del aeródromo respecto a seguridad en pista o reportes de eventos.
 - c) Otros reportes de eventos, incidentes, accidentes
3. Trabajos en el aeródromo (planificados o en curso)
4. Estatus de ayudas visuales, letreros y radioayudas
5. Condición de drenajes, franjas y RESAS
6. Condición de pista, pavimento, coeficiente de fricción
7. Condición de señales de pistas
8. Operaciones en baja visibilidad
9. Condiciones meteorológicas y ambientales
10. Programa de gestión del FOD
11. Gestión de la fauna
12. Reportes especiales – riesgos emergentes (si aplica)
13. Comunicaciones – Fraseología, lenguaje y equipos
14. Procedimientos y prácticas operacionales respecto a las operaciones en pista y su seguridad operacional (ATC, SSEI, Aerolíneas, etc.)
15. Publicaciones y procedimientos
 - a) AIP, actualización y estatus
 - b) Procedimientos locales (SOP's)
 - c) Cartas de aeródromos
 - d) Diagramas de puntos críticos ("Hot Spots") en pistas
 - e) Otros
16. Lecciones aprendidas (locales y externas)
17. Programas promocionales y entrenamiento en seguridad operacional en pista
18. Nuevas tecnologías, investigación y desarrollo (si aplica)

APENDICE 2

LISTA DE VERIFICACION (CHECK LIST) PARA RST

La siguiente lista de verificación (checklist) se provee para asistir tanto a nuevos RST como existentes para determinar las brechas existentes en su programa, o si es requerida algunas mejoras. A pesar que no se intenta que esta lista sea exhaustiva, los items en la lista de verificación han sido diseñados para identificar las brechas en el sistema que puedan impedir que el RST obtenga los resultados esperados de mejorar la seguridad operacional en la pista.

Cinco áreas fundamentales se han incluidas en esta lista:

1. Términos de referencia;
2. Identificación de peligros;
3. Gestión de Riesgos;
4. Comunicaciones; y
5. Mejora continua.

Una respuesta negativa a cualquiera de estas preguntas indicaría un área que debe recibir atención de todos los miembros del RST (y las organizaciones que representan) para cerrar dicha brecha.

La misma se debe realizar antes de la primera reunión del RST (por parte del operador de aeródromo o quien funja como Secretario de la reunión) y por lo menos 1 vez al año de funcionamiento del RST para evaluar su desempeño.

Lista de Verificación RST

Item	Pregunta	Respuesta	Comentarios
1. Términos de Referencia (TdR)			
1.1	¿Existen TdR establecidos?	☐ Sí ☐ No	
1.2	¿Los TdR determinan el alcance del trabajo del RST?	☐ Sí ☐ No	
1.3	¿Los TdR definen los roles de los miembros del RST?	☐ Sí ☐ No	
1.4	¿Los TdR definen el proceso para el manejo de datos/reportes recibidos de las organizaciones participantes?	☐ Sí ☐ No	
1.5	¿Los TdR describen el proceso de toma de decisión a ser utilizado en el RST?	☐ Sí ☐ No	
1.6	¿Define el TdR el proceso para resolver discrepancias entre los miembros del RST?	☐ Sí ☐ No	

Item	Pregunta	Respuesta	Comentarios
2. Identificación de peligros			
2.1	¿Cuenta el RST con un sistema formal de recolección y procesamiento de data de seguridad operacional para documentar los peligros operacionales?	☐ Sí ☐ No	
2.2	¿Todos los miembros del RST contribuyen al sistema de recolección y procesamiento de la data de seguridad operacional mediante compartir peligros operacionales identificados?	☐ Sí ☐ No	
2.3	¿El RST define y documenta las consecuencias específicas de los peligros operacionales?	☐ Sí ☐ No	
3. Gestión de Riesgos			
3.1	¿Cuenta el RST con un proceso formal para gestionar los riesgos?	☐ Sí ☐ No	
3.2	¿Cómo parte del proceso de gestión de riesgos, son las consecuencias de los peligros operacionales evaluadas en términos de probabilidad y severidad?	☐ Sí ☐ No	
3.3	¿Existe un proceso formalizado para determinar el nivel de riesgo que un RST está dispuesto a aceptar?	☐ Sí ☐ No	
3.4	¿El RST ha desarrollado estrategias de mitigación de riesgos para controlar el nivel de riesgo dentro de un entorno operacional?	☐ Sí ☐ No	
3.5	¿Existe un proceso formal para que el RST realice recomendaciones a la parte interesada (stakeholder) aplicable?	☐ Sí ☐ No	
3.6	¿Existe un proceso formal para documentar las decisiones hechas por el RST durante el proceso de gestión de riesgos?	☐ Sí ☐ No	
3.7	¿Son las decisiones llevadas a cabo por el RST periódicamente revisadas para determinar si el efecto deseado fue alcanzado por las recomendaciones/mitigaciones propuestas?	☐ Sí ☐ No	
4. Comunicaciones			
4.1	¿Cuenta el RST con un proceso formal para comunicarse con las partes interesadas aplicables?	☐ Sí ☐ No	

Item	Pregunta	Respuesta	Comentarios
4.2	¿El RST prepara y proporciona de manera periódica material de Seguridad Operacional en Pistas a los empleados de primera línea?	☐ Sí ☐ No	
4.3	¿El RST participa en actividades de intercambio de información con otros RSTs?	☐ Sí ☐ No	
4.4	¿El RST solicita información relacionada con la seguridad operacional de pista a todos los usuarios del aeropuerto mediante medios como enlaces en las páginas web de las organizaciones participantes en el RST?	☐ Sí ☐ No	
5. Mejora continua			
5.1	¿Cuenta el RST con un proceso formal para continuamente mejorar sus procesos & productos?	☐ Sí ☐ No	
5.2	¿Se expone el RST a algún tipo de revisión periódica y formal de su programa para asegurar que continuamente promueven mejoras a la seguridad operacional de pistas?	☐ Sí ☐ No	
5.3	¿Son los resultados de este sistema de mejora continua documentados?	☐ Sí ☐ No	

APENDICE 3

FORMULARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA

FORMULARIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA																																														
Referencia:		Fecha apertura: dd/mm/yy		Fecha cierre: dd/mm/yy																																										
Información General																																														
Cod. Aeródromo:		Área afectada: ☐ Pista ☐ Calle de Rodaje ☐ Rampa ☐ General																																												
Identificador específico (nombre pista/calle de rodaje):																																														
Consecuencias de Seguridad Operacional																																														
Tipo de evento		☐ Excursión RWY ☐ Incursión - ACFT ☐ Fauna ☐ otros ☐ Aterrizaje anormal ☐ Incursión - Vehic ☐ Confusión RWY (especificar)																																												
Ha ocurrido este evento, o es esto un peligro (resultado potencial)		☐ resultado actual (evento ocurrió) ☐ resultado potencial (no ha ocurrido)		Fecha evento dd/mm/yy																																										
Descripción del resultado actual o potencial:																																														
Documento de soporte: ☐ Reporte accidente ☐ Reporte incidente ☐ Reporte inspección ☐ Otro																																														
Problemas de seguridad operacional																																														
☐ Ayudas a navegación ☐ Señales RWY/TWY ☐ PAPI/ILS ☐ Comunicaciones		☐ Meteorología ☐ Obstáculos ☐ Luces de aproximación ☐ Luces de RWY/TWY		☐ Vectores en aprox ☐ Condición pista ☐ Construcción ☐ Procedimientos																																										
<i>Una vez se ha completado la identificación de los problemas de seguridad – favor presentar este reporte durante la reunión del RST se deben abordar cada uno de los reportes como parte de la agenda. Las secciones siguientes son herramientas para gestionar los resultados del análisis de la reunión.</i>																																														
Gestión de Riesgos																																														
(Esta evaluación de seguridad operacional será completada como parte de la reunión del RST)																																														
Severidad de la ocurrencia: ☐ Catastrófica ☐ Peligrosa ☐ Importante ☐ Leve ☐ Insignificante																																														
Probabilidad: ☐ Frecuente ☐ Ocasional ☐ Remota ☐ Improbable ☐ Sumamente improbable																																														
Nivel de Riesgo (de la tabla debajo): ☐ Alto ☐ Moderado ☐ Leve																																														
Si el nivel de riesgo es Moderado o Alto, se requiere un Plan de Acción correctivo																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Probabilidad del riesgo</th> <th colspan="5">Severidad del riesgo</th> </tr> <tr> <th>Catastrófico (A)</th> <th>Peligroso (B)</th> <th>Importante (C)</th> <th>Leve (D)</th> <th>Insignificante (E)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Frecuente 5</td> <td>5A</td> <td>5B</td> <td>5C</td> <td>5D</td> <td>5E</td> </tr> <tr> <td>Ocasional 4</td> <td>4A</td> <td>4B</td> <td>4C</td> <td>4D</td> <td>4E</td> </tr> <tr> <td>Remoto 3</td> <td>3A</td> <td>3B</td> <td>3C</td> <td>3D</td> <td>3E</td> </tr> <tr> <td>Improbable 2</td> <td>2A</td> <td>2B</td> <td>2C</td> <td>2D</td> <td>2E</td> </tr> <tr> <td>Sum. Impro 1</td> <td>1A</td> <td>1B</td> <td>1C</td> <td>1D</td> <td>1E</td> </tr> </tbody> </table>						Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo					Catastrófico (A)	Peligroso (B)	Importante (C)	Leve (D)	Insignificante (E)	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E	Sum. Impro 1	1A	1B	1C	1D	1E
Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo																																													
	Catastrófico (A)	Peligroso (B)	Importante (C)	Leve (D)	Insignificante (E)																																									
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E																																									
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E																																									
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E																																									
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E																																									
Sum. Impro 1	1A	1B	1C	1D	1E																																									
Plan de acción correctivo																																														
(El plan de acción correctivo es basado en las recomendaciones del RST y debe ser completado como parte de las reuniones del RST)																																														
Descripción del Plan: Descripción de la tarea: Entidad ejecutora:																																														
		Fecha implementación: dd/mm/yy		Estatus:																																										

APENDICE 4 FORMULARIO DE PLAN DE ACCION

Este formulario es para ser utilizado en la identificación de acciones de mitigación de peligros identificados durante la actuación del RST.

1. IDENTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN			
1.1 Unidad o lugar donde fue identificada	1.2 Situación ☐ Peligro ☐ Deficiencia ☐ Oportunidad de mejora		
1.3 Descripción de la situación <i>Breve descripción del peligro, deficiencia o situación en que se ha identificado una oportunidad de mejora</i>			
1.4 Resumen de las discusiones de la reunión del RST <i>Introduzca aquí información sobre los enfoques de los miembros del RST sobre la situación identificada, cuáles soluciones posibles se identificaron y el criterio para elegir la solución propuesta.</i>			
2. ANALISIS CRÍTICO			
2.1 Descripción de las causas: <i>Histórico de los incidentes, análisis resumido de los factores contribuyentes identificados, datos, informes del Operador o ATC o AAC, etc.</i>			
2.2 Plan de acción a ser implementado:			
Qué?	Cómo?	Quien?	Cuando?
			Fecha para verificar implementación o mejora
			Fecha para verificar su eficacia

2.3 Fecha de aprobación del Plan de Acción en Reunión del RST:		2.4 Organización (es) involucrada (s):
3. VERIFICACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ACCIÓN (A LLENAR EN CADA REUNION DEL RST)		
3.1 Resultado: __ Implementada __ No implementada	3.2 Observaciones:	3.3 Fecha:
4. VERIFICACIÓN DE LA EFICACIA DEL PLAN DE ACCIÓN		
4.1 Resultado: __ Eficaz __ No eficaz	4.2 Registros de los resultados:	4.3 Fecha:

PARA OK