

Equipo de Seguridad Operacional en Pista Caso de Estudio / Taller de Trabajo

Presentado al: Seminario Regional de Seguridad
Operacional en Pista

Por: John Illson
Oficial Técnico
OACI

Fecha: 16-19 de Julio de 2012











FRANK JR

Goldhofer

22770 Goldhofer

AA.com



FRANK JR

70

Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST)

- Proceso del RST
- Revisar escenarios de caso de estudio
- Preguntas/retroalimentación

Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST)

Para ser efectivo, un Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST) debería incluir personal de la organización de la administración del aeropuerto, la torre de control de tránsito del aeropuerto (ATCT), agencias gubernamentales y usuarios interesados del aeropuerto. Todos los asistentes a la reunión del RST se consideran parte del equipo.

Un Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST) es convocado para discutir aspectos e inquietudes de movimiento de la superficie en un aeropuerto en particular. El equipo luego formula un Plan de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAP) para abordar estas inquietudes.

Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST)

Cada aeropuerto con un ATCT operacional debería desarrollar y mantener un sitio específico del Plan de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAP). Estos planes deberían identificar estrategias e iniciativas para reducir el riesgo de incursiones en pista.

Además de tratar problemas, cada Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST) debería identificar las mejores prácticas que pueden ser documentadas y compartidas con la comunidad de la aviación. El equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST) debería reunirse por lo menos una vez cada 12 meses para revisar y/o actualizar el plan.

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT)

Preparación del Plan. Como mínimo, el plan debe incluir lo siguiente:

(1) Una lista de participantes, su afiliación, y una visión general de la reunión del equipo.

(2) Inquietudes, aspectos o problemas de seguridad operacional en el aeropuerto. Esto puede incluir aspectos existentes así como nuevos.

(3) Mejores Prácticas. El equipo puede determinar que una práctica operacional observada en el aeropuerto es una mejor práctica que debería compartirse con otras localidades. Cada RSAP debería incluir una sección sobre las mejores prácticas, si existen, en uso en ese aeropuerto en particular.

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT)

(4) Temas de acción específicos. Los puntos de acción deberían ser específicos del aeropuerto y relacionados con una preocupación, aspecto o problema de seguridad operacional en pista. Se requiere un consenso para la asignación de un punto de acción en particular de la organización responsable de cumplir con la acción. La aceptación de un punto de acción es voluntaria. Los puntos de acción propuestos que no lleguen a un consenso pueden ser documentados como recomendaciones de seguridad operacional.

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Proceso

- Visitas Pre-RSAT (opcional)
 - ATCT, administración del aeropuerto, residentes.
- Visita diurna y nocturna al aeródromo (opcional)
 - Revisar áreas de conflicto actuales o potenciales

Con miras a...

- Reunión del Equipo de Seguridad Operacional en Pista
 - Compromiso con cualquier acción necesaria

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Proceso

Expectativas generales de las reuniones del RSAT...

- Aceptación que existe espacio para las mejoras
- Reconocimiento del potencial para catástrofes
- Aceptación de responsabilidad
- Colaboración entre todas las partes interesadas
- Compromiso y dedicación
- Propiedad y búsqueda agresiva de soluciones
- Acción para implementar el cambio
- Algunos temas pueden requerir mayor discusión

Principales Causas de Incursiones en Pista

- Interrupción de las Comunicaciones
- Falta de Familiaridad con el Aeropuerto
- Pérdida de Conciencia Situacional
- Complacencia
- *Regulación de la Desviación*



Porqué es importante?

Presentación de la actividad de entrenamiento del Garden City Regional (GCK).

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT)

Caso de Estudio #1 – Incursión en Pista

Caso de Estudio #2 – Excursión en Pista

**Caso de Estudio #3 – Cambios en el Aeropuerto
(de temporada, construcción, mantenimiento)**

En cada caso, cuáles son los problemas? Qué se puede hacer para reducir el riesgo?

Desarrollar nuevos puntos de acción.

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT)

Caso de Estudio #1 – Incursión en Pista

Caso de Estudio #2 – Excursión en Pista

**Caso de Estudio #3 – Cambios en el Aeropuerto
(de temporada, construcción, mantenimiento)**

En cada caso, cuáles son los problemas? Qué se puede hacer para reducir el riesgo?

Desarrollar nuevos puntos de acción.

Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT)

Caso de Estudio #1 – Incursión en Pista

Caso de Estudio #2 – Excursión en Pista

Caso de Estudio #3 – Cambios en el Aeropuerto (de temporada, construcción, mantenimiento)

En cada caso, cuáles son los problemas? Qué se puede hacer para reducir el riesgo?

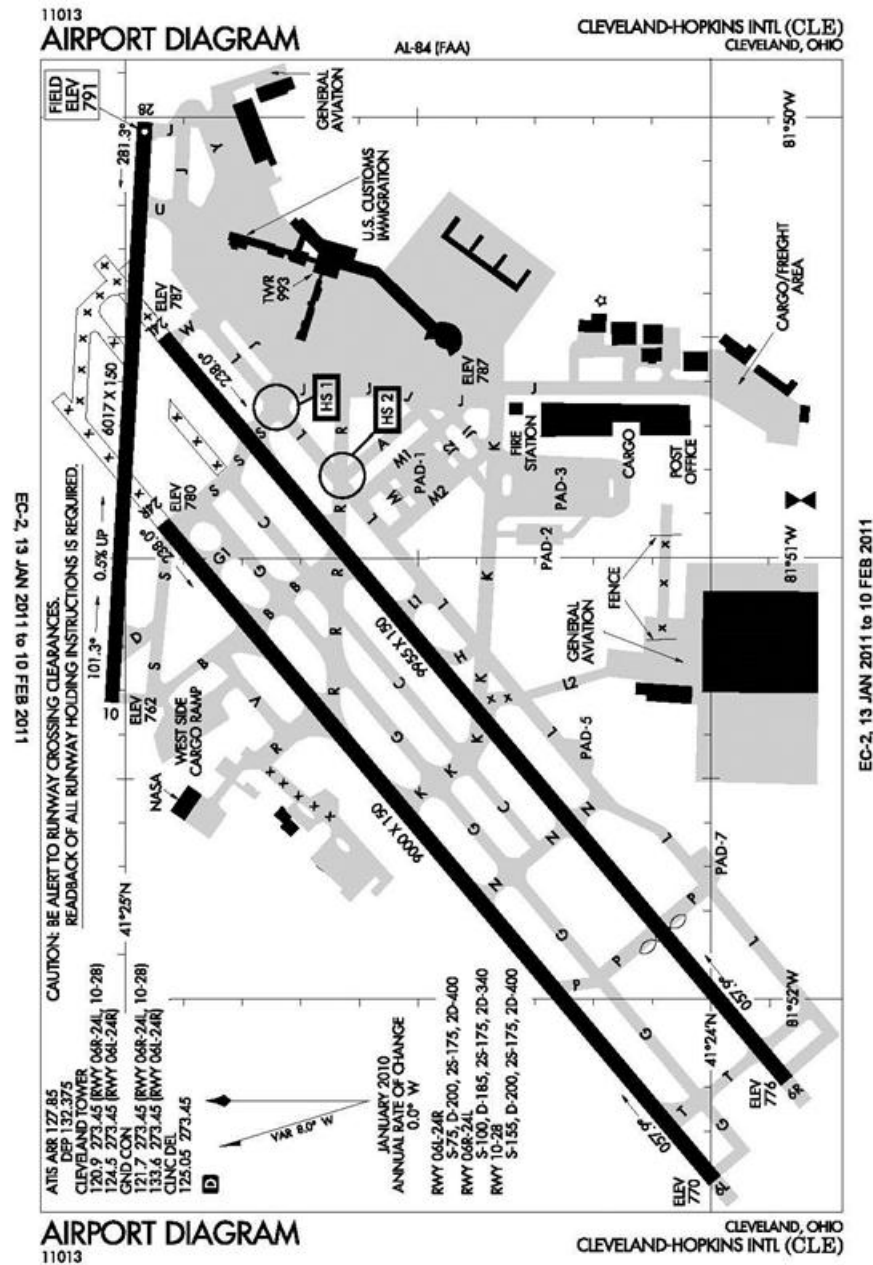
Desarrollar nuevos puntos de acción.







Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #1



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #1

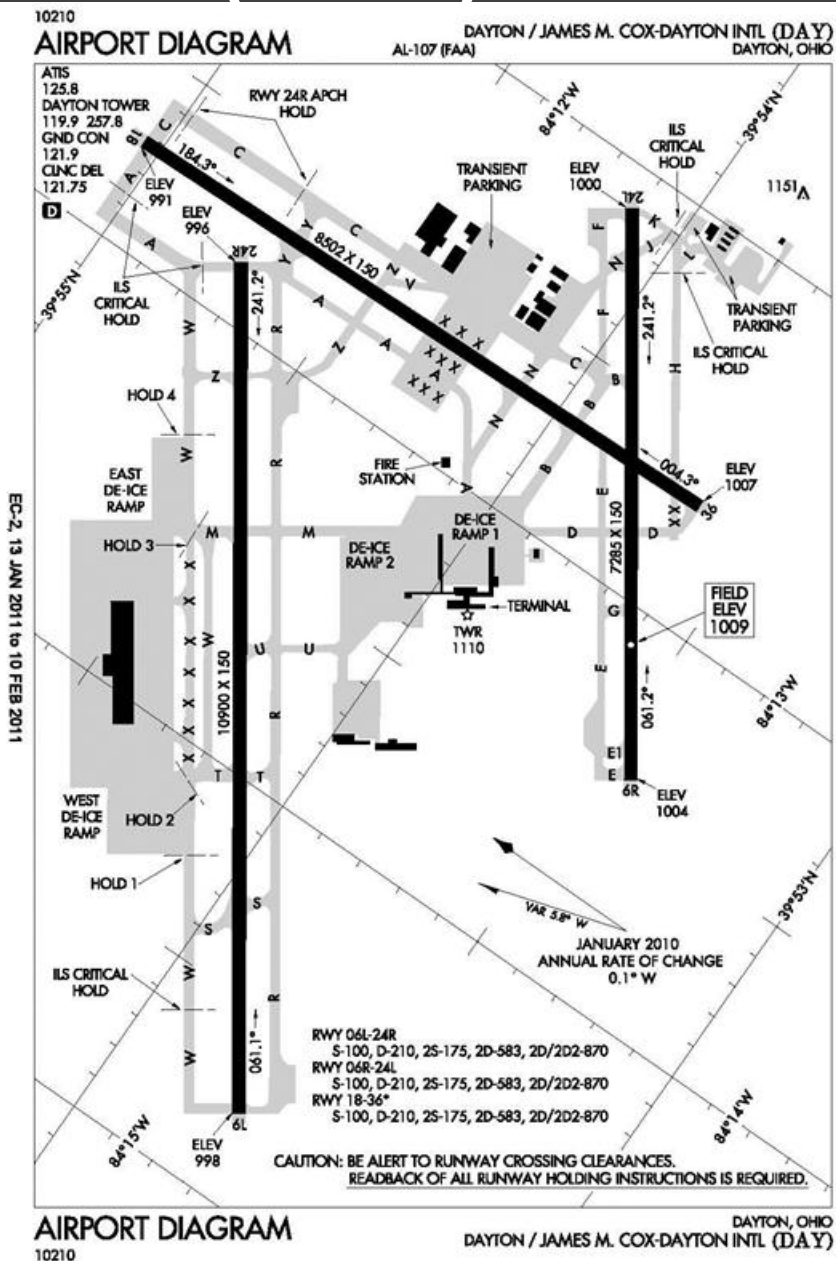


Equipo de Acción de Seguridad Operacional en



16-19 de Julio de 2012

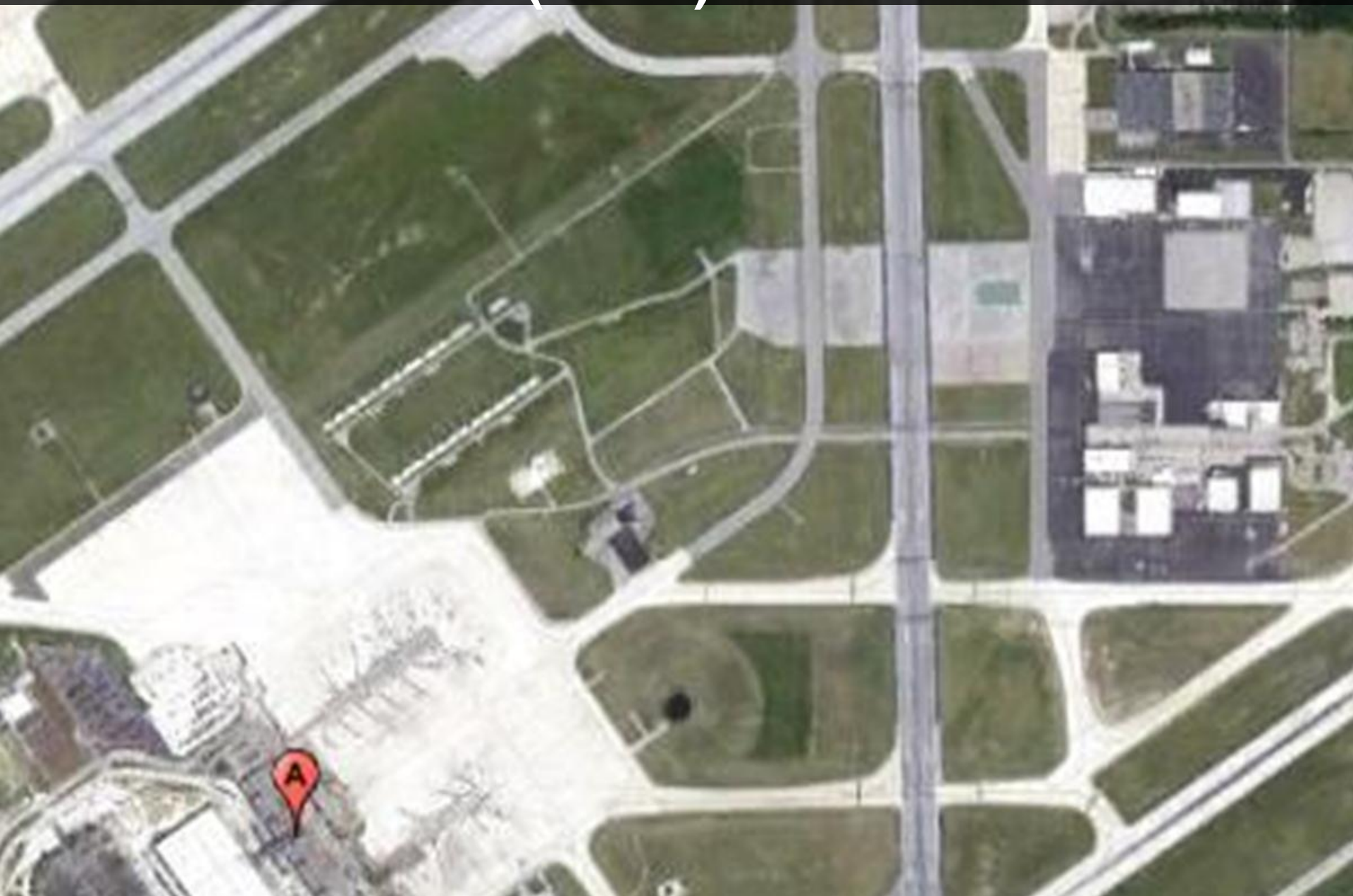
Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #2



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #2



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #2



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #3



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #4



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #4



Equipo de Acción de Seguridad Operacional en Pista (RSAT) - Caso #4



6 de Mayo, 2006 hasta 21 de Diciembre, 2008... 17 incursiones de desviación del piloto



Seguridad Operacional en Pista –
Responsabilidad de Todos