



RESOLUCIÓN N°013-DG-NRA-AAC

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
en uso de sus facultades legales y,

CONSIDERANDO:

Que le corresponde a la Autoridad Aeronáutica Civil dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control. Sus funciones específicas serán las que señalan esta Ley, la Ley de Aviación Civil aquellas otras leyes relativas a sector, con sujeción a los tratados internacionales suscritos por Panamá según lo establece el artículo 2 de la Ley No.22 de 29 de enero de 2003.

Que el artículo 3 de la Ley 22 de 29 de enero de 2003, establece que son funciones específicas y privativas de la Autoridad Aeronáutica Civil, dictar la reglamentación y normativas necesarias para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá.

Que en este mismo sentido el artículo 3, numeral 18, de la referida norma, sostiene que entre las funciones específicas de la Autoridad Aeronáutica Civil, está la de adoptar y aplicar como reglamentación nacional, cuando proceda, las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Que en los artículos 31, 33, 35 y 40 el Libro I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) faculta al Director General a publicar Circulares Aeronáuticas a través de Resoluciones de Obligatorio cumplimiento.

Que mediante la presente Circular Aeronáutica se instituye los Requisitos para Establecer los Equipos de la Seguridad Operacional de la Pista (RST), la Autoridad Aeronáutica Civil, cumple con su compromiso establecido por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, Normas, procedimientos y organización.

EN CONSECUENCIA

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la Circular Aeronáutica AAC/ONYSOA/012-17, que instituye los "Requisitos para Establecer los Equipos de la Seguridad Operacional de la Pista (RST)" de la Oficina de Normas de la Seguridad Operacional de los Aeródromos.

ARTICULO SEGUNDO: Esta Circular empezará a regir a partir del treinta y uno (31) de Diciembre de del dos mil diecisiete (2017).

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N°22 de 29 de enero de 2003, Libro I del Reglamento Aviación Civil de Panamá.

Dado en la ciudad de Panamá a los veinte y dos (22) días del mes de junio de dos mil diecisiete (2017).

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,


ING. ALFREDO FONSECA MORA

Director General

8/09/2017



AFM/mg



CIRCULAR AERONÁUTICA

REQUISITOS PARA ESTABLECER LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA PISTA (RST)	Circular: AAC/ONYSOA/012-2017
	Fecha: 22/06/2017
	Revisión: Original
	Iniciada por: ONYSOA
	Res. N° DG/NRA/AAC/013-2017

Sección A. Propósitos

La presente Circular Aeronáutica (CA) se orienta a los objetivos y tareas que los Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST) deben cumplir.

Sección B. Antecedentes

De acuerdo a datos estadísticos de la Organización de Aviación Civil Internacional, los accidentes en pista representan una parte significativa del total de accidentes de aviación civil producidos entre 2005 y 2014. De este grupo, los accidentes relacionados con Seguridad Operacional en la Pista, ocurridos en transporte aéreo comercial entre los años 2005 y 2014 alcanzan al 30%, constituyendo la principal categoría de ocurrencia de accidentes fatales.

Asimismo, en Latinoamérica los accidentes de aviación relacionados con la Seguridad Operacional en Pista, superan el 50% del total de accidentes de aviación comercial regular. De este grupo, el 63% de los accidentes, han consistido en salidas llamadas también excursiones de pista durante las operaciones de despegue o aterrizaje, y el resto ha tenido que ver con otro tipo de categorías de ocurrencia, como aterrizajes demasiado cortos, aterrizajes demasiado largos, falla o mal funcionamiento del sistema componente durante el aterrizaje, incursiones en pista y otros.

En este sentido, las salidas de la pista constituyen la categoría de sucesos únicos de mayor incidencia en el total de accidentes que se han registrado en los últimos 10 años en todas las operaciones de la aviación comercial y general, de aeronaves de alas fijas con una masa máxima certificada de despegue de más de 5,700 kg (12,500 libras).

Sección C. Ámbito de Aplicación

El cumplimiento de la presente **CA** es obligatorio para todo aeródromo público donde se efectúen operaciones de aviación comercial, independientemente de la

entidad que tenga a su cargo la administración, por lo que la presente **CA** aplica a los operadores de aeródromo de la **AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL** y los operados por la empresa **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN, S. A.**, y cualquier otra entidad que tenga a su cargo la operación de un aeródromo habilitado para aviación comercial, para el resto de los aeródromos, la aplicación de la presente CA es recomendable.

Asimismo, la presente CA debe considerarse y ser cumplida, por el proveedor de servicios de tránsito aéreo, explotadores aéreos y otras organizaciones involucradas en la Seguridad Operacional de la Pista.

Por lo expuesto, con el fin de dar inicio a un Programa de Seguridad Operacional en Pista, la Autoridad Aeronáutica Civil, en su calidad de ente rector de la aviación civil, determina:

- A. A partir de la fecha, los administradores de aeródromos, tienen la obligación de conformar de Equipos Seguridad Operacional en Pista (RST por sus siglas en inglés), en cada aeródromo que esté destinado a operaciones de transporte aéreo comercial nacional o internacional.

Los Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST), estarán conformados por representantes de:

- El Operador del Aeródromo
- El Proveedor de los Servicios de Tránsito Aéreo
- Líneas Aéreas
- Aviación General, siempre que este tipo de tráfico sea significativo en el aeródromo
- La AAC en los aeropuertos donde se tenga presencia de la AAC

También podrán formar parte de los RST los representantes de:

- La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de la AAC
- El servicio Nacional de Aeronaval
- Servicio de Extinción de Incendios
- Asociaciones de Pilotos, Aviadores Propietarios de aeronaves y de Controladores de Tránsito Aéreo
- Expertos invitados
- Cualquier otro grupo que participe directamente en operaciones en la pista

- B. La Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes (UPIA), deberá mantener una base de datos con información estadística de accidentes o incidentes ocurridos en Panamá, relacionados con:

- Excursiones de Pista

- Incursiones en Pista
- Otros sucesos relacionados con la Seguridad Operacional en la Pista

Esta información deberá ser transmitida a la Oficina de Normas y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA), para que a su vez sea reenviada al RST de cada aeródromo. Asimismo, en futuros sucesos que estén relacionados con la seguridad operacional en la pista, también deberá remitirse las conclusiones de la investigación, para que sean consideradas en los análisis por el RST

- C. Como primera fase, se ha previsto priorizar la conformación de los Equipos RST en los aeropuertos donde la AAC tiene presencia, de acuerdo al cronograma que será coordinado con la jefatura de operaciones o Administrador de aeropuerto en cada caso.
- D. Para este fin, se ha previsto recurrir a la Cooperación Técnica de la OACI, para capacitar a las personas que conformarán los RST de cada aeródromo. Consecuentemente, requiere que los administradores de aeropuertos de la AAC, de la empresa Aeropuerto Internacional Tocumen, S. A., o cualquier otro operador aéreo de aeródromo que cumple con los requisitos enunciados en esta circular en su calidad de operador de aeródromo y proveedor de servicios de tránsito aéreo, líneas aéreas y agrupaciones de aviación general, remitan la nómina del personal que cada una de estas entidades ha previsto formarán parte de los RST y que requieran capacitación en el tema de Seguridad Operacional en la Pista.
- E. El plazo máximo para presentar la nómina del personal que conformará el RST de cada aeródromo es el día 31 de diciembre de 2017.

Sección D. Definiciones y Acrónimos

A. Definiciones

- **Accidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:
 - i. Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - a. hallarse en la aeronave, o
 - b. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - c. por exposición directa al chorro de un reactor, o

- **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 de vehículos.
- **Incidente:** Todo suceso relacionado con la operación de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- **Incidente Grave:** Un Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. Ejemplos típicos incluyen incidentes en el despegue o aterrizaje, tales como aterrizajes cortos, demasiado largos o excursiones de pista.
- **Incursión en pista.** Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.
- **Indicador de desempeño de seguridad operacional:** son los parámetros que caracterizan y/o tipifican el nivel de seguridad operacional de un sistema.
- **Medición de seguridad operacional:** es la cuantificación de los resultados de eventos seleccionados de alto – nivel, alta – consecuencia, tales como los promedios de accidentes e incidentes serios.
- **Meta de desempeño de seguridad operacional:** son los objetivos concretos del nivel de seguridad operacional;
- **Mitigación:** es aceptar el riesgo de seguridad de las consecuencias del evento o condición insegura pero ajusta el sistema para mitigar tal riesgo de seguridad operacional reduciéndolo a un nivel manejable;
- **Operador de Aeródromo:** Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.
- **Nivel aceptable de seguridad operacional:** es el grado mínimo de seguridad operacional que tiene que ser garantizado por un sistema en la práctica real.
- **Peligro:** se define como una condición o un objeto con el potencial para causar lesiones al personal, daño al equipo o estructuras, pérdida de materiales, o reducción de la capacidad para efectuar una función prescrita.

- **Política de seguridad:** Estar de acuerdo con los requisitos nacionales e internacionales; Ser firmada por el Ejecutivo Responsable de la organización; Reflejar el compromiso de la organización con respecto a la seguridad operacional; Incluir una declaración clara sobre la disposición de los recursos necesarios para la puesta en práctica de la política de seguridad operacional
- **Predictivo:** documenta el desempeño espontáneo del personal y lo que realmente ocurre en las operaciones diarias
- **Proactivo:** busca activamente identificar riesgos potenciales a través del análisis de las actividades de la organización.
- **Probabilidad:** se define como la posibilidad que un evento o condición insegura pueda ocurrir.
- **Procedimiento:** Medios específicos para efectuar las actividades operacionales y que transforma el “qué” (objetivos) en el “cómo” (actividades prácticas).
- **Proceso:** en seguridad operacional es el mecanismo que abarca el cumplimiento y la vigilancia regulatorias.
- **Programa de Seguridad Operacional en la Pista:** Conjunto de disposiciones, procedimientos, medidas mitigatorias y documentos relacionados, que el operador de aeródromo emite e implementa con el fin de elevar
- **Reactivo:** responde a los acontecimientos que ya ocurrieron tales como incidentes y los accidentes.
- **Riesgo:** se define como la evaluación, expresada en términos de probabilidad y severidad previstas, de las consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible.
- **Seguridad Operacional:** El Estado en el cual la posibilidad de lesiones a las personas o de daños materiales se reduce a, y se mantiene en o por debajo de, un nivel aceptable a través de un proceso continuo de la identificación del peligro y de la gestión de los riesgos de seguridad operacional.
- **Severidad:** se define como las posibles consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia la peor situación previsible.
- **Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS):** es definido como una aproximación sistemática para manejar la seguridad operacional incluyendo las estructuras, las responsabilidades funcionales, políticas y procedimientos organizativos necesarios.

B. Acrónimos

AAC: Autoridad Aeronáutica Civil

CA: Circular de Asesoramiento

RE: Excursión de Pista

RI: Incursión en Pista

RS: Seguridad Operacional de la Pista

R/T: Recepción/Transmisión

RST: Equipo de Seguridad Operacional de la Pista

Además de las anteriores, todas las definiciones y acrónimos establecidos en la Reglamentación de Aviación Civil de Panamá son aplicables.

Sección E. Conformación de un RST

En cada aeródromo debe conformarse un Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST), siendo responsabilidad del Operador de Aeródromo proveer de instalaciones donde efectuar las reuniones del RST, hacer las convocatorias, resguardar los archivos y actas de reuniones.

Un RST constituye un elemento clave en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de un Aeródromo y debe asegurar que se mantiene un enfoque integral y multidisciplinario en la Seguridad Operacional de la Pista, que evite además, duplicar tareas por parte de cada actor relacionado con el tema.

El RST debe estar compuesto por representantes de, al menos, los tres principales grupos de actores en el área de maniobras de un aeródromo:

- El Operador de Aeródromo
- El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo
- Operadores Aéreos
- Representantes de la Aviación General siempre que este tipo de tráfico sea significativo en el aeródromo.

La Autoridad Aeronáutica Civil también formará parte del RST de cada aeródromo, a través de los aeródromos de la AAC y en los aeropuertos donde se tenga presencia de la AAC.

El RST puede incluir a otros actores involucrados (stakeholders), cuya participación sea juzgada como conveniente por los miembros del RST, en base a las características propias de la operación de cada aeródromo. Con carácter enunciativo pero no limitativo, a continuación se indican algunas organizaciones que puede ser conveniente que formen parte de los RST, en caso de que exista presencia de las mismas en el aeródromo:

- El Servicio Nacional Aeronaval
- Prestadores de Servicios en Plataforma
- Servicio de Extinción de Incendios

- Especialistas en temas específicos
- Cualquier otra organización que participe directamente en operaciones en la pista

Como primer paso para la conformación de un RST, el operador de Aeródromo debe cursar la comunicación formal al proveedor de servicios de tránsito aéreo, a las líneas aéreas que operan el aeródromo, en especial aquellas con mayor número de operaciones, y a otras organizaciones que estén relacionadas con la seguridad operacional de la pista.

El convenio para la conformación de un RST en cada aeródromo debe plasmarse en un documento oficial. Se recomienda un memorándum de entendimiento o Carta de Acuerdo, suscritas por los responsables locales de cada organización.

Sección F. Función del RST

La función de un RST en un aeródromo es el de asesorar a la organización correspondiente tales como al Operador de Aeródromo, Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, a las Líneas Aéreas y a otros operadores aéreos, en los asuntos relacionados a la Seguridad Operacional de la Pista, recomendando medidas para corregir el problema o mitigar el riesgo.

Sección G. Objetivos de un RST

Los Objetivos de un RST son:

- Mejorar los resultados del aeródromo en cuanto a Seguridad Operacional de la Pista;
- Promover un acercamiento colaborativo entre los involucrados en la Seguridad Operacional de la Pista, mediante el intercambio de información y el desarrollo de mejores prácticas para la gestión de riesgos;
- Optimizar el enfoque integral a la gestión del riesgo, previniendo consecuencias no deseadas.

La experiencia ha demostrado que los RST son efectivos para la reducción y minimización del riesgo de incursiones, excursiones y otros sucesos relacionados, mediante la identificación de aspectos singulares en el aeródromo que requerían ser tomados en cuenta, como por ejemplo, necesidades especiales de operadores aéreos.

Sección H. Principios Generales de los RST

a. Cultura del Reporte

Mejorar la recopilación, el análisis y la difusión de datos sobre la seguridad operacional de la pista en el marco de los niveles de confidencialidad y protocolos de no identificación que cada organización tenga establecidos en su SMS.

Asegurarse de que es fácil para el personal operativo en el aeródromo, informar sobre incursiones en pista, excursiones de pista y otros sucesos relacionados a la Seguridad Operacional de la pista, así como también para los pilotos después de aterrizar en el aeródromo de destino.

Asegurarse de que el informador recibe retroalimentación de una manera oportuna acerca del suceso que reporta.

Apoyar la provisión de una cultura de equidad para todo el personal operativo.

Hacer uso de las lecciones aprendidas para la formación conjunta y para la mejora de infraestructura, servicios y prácticas en el aeródromo.

b. El Intercambio de las Lecciones Aprendidas y de las Mejores Prácticas

El problema de las incursiones en la pista sigue siendo considerado como uno de los principales problemas de seguridad que deben resolverse en la aviación.

Por lo tanto, un objetivo importante para los equipos locales de seguridad en la pista es crear conciencia de los riesgos operacionales de trabajar en el área de maniobras y compartir prácticas buenas para prevenir incursiones en la pista.

De esta manera, educar y promover una cultura de la seguridad operacional en la pista en particular, y del aeródromo en general, para aumentar la conciencia de los riesgos operativos de todos los interesados.

c. Difusión de las Recomendaciones de Seguridad Operacional

Un RST debe garantizar una amplia difusión de las recomendaciones de seguridad operacional, derivadas de accidentes, y de los resultados de investigación de incidentes, así como otras lecciones aprendidas relevantes, por ejemplo, de la experiencia operacional y de las mejores prácticas de mitigación de riesgos.

¿Qué Quieren los Pilotos?

Lo que los pilotos necesitan para una operación segura en el área de maniobras, es el uso sistemático de la fraseología estándar internacional sobre normas, procedimientos y señales, letreros y luces. Necesidades de los pilotos para la normalización de las prácticas de comunicación incluyen:

- El uso de la fraseología normalizada de acuerdo con el Capítulo 12 del Documento 4444 de la OACI;
- El uso de señales, letreros y luces de acuerdo con la RACP Libro XXXV – Parte I – Diseño de Aeródromos;
- El uso del idioma inglés para las comunicaciones en aeródromos internacionales;
- Autorizaciones de rodaje, cortas, sin ambigüedades, con no más de 2 grupos de números para recordar a la vez. Debería prestarse especial atención a la información nueva;

- Sectores / frecuencias suficientes para evitar la congestión de los canales R / T;
- Información completa y con suficiente antelación sobre la ruta del rodaje;
- Claridad, precisión y exactitud en planos y cartas del aeródromo, así como en información esencial sobre las condiciones del aeródromo, mediante fuentes principales como NOTAM, AIP y comunicación por radio en tiempo real.

Sección I.

Función de la Autoridad Aeronáutica Civil en un RST

La función de la Autoridad Aeronáutica Civil, en un RST consistirá en:

- Asesorar al RST en materia de normas y métodos recomendados;
- Asegurar que la Reglamentación de Aviación Civil de Panamá y disposiciones afines, permitan trabajar para la mejora de la seguridad operacional en pista;
- Asegurar que el RST sea representativo de los actores de cada aeródromo;
- Promover el establecimiento de un marco legal adecuado para la protección de la información de seguridad operacional;
- Compartir la información que promueva el objetivo de esta Circular.

Sección J.

Responsabilidades de los Participantes en un RST

- El RST debe reunirse periódicamente, al menos una vez al mes.
- Se recomienda que las reuniones se efectúen en la Administración del Aeródromo, aunque se deja a criterio de cada RST elegir el lugar donde se desarrollará cada sesión.
- Cada sesión debe ser conducida por una persona elegida para tal efecto.
- Se recomienda que en lo posible, se elaboren actas de cada reunión. En todo caso se registrará documentalmente los temas tratados en cada reunión.
- La documentación que se genere, debe ser resguardada ordenadamente por el operador de aeródromo, como parte de su Programa de Seguridad Operacional de Pista, que a su vez formará parte del SMS de ese aeródromo.
- Cada organización será responsable de ejecutar las medidas de mitigación que le corresponda.
- El RST hará el seguimiento de las recomendaciones que genere.

Sección K. Tareas de un RST

Una de las tareas más importante de un RST, es la identificación de posibles problemas de seguridad en la pista. Es imprescindible hacer la pregunta "¿Qué puede salir mal?", "¿dónde?" y "¿por qué?". Para dar respuestas viables, 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.

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

- Los datos adecuados estén disponibles para proporcionar evidencia para la toma de decisiones;
- Los resultados de las investigaciones de incidentes y accidentes son analizados y entendidos;
- 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;
- Se realizan pruebas en distintas condiciones meteorológicas y de luz, 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;
- Se comprueba la visibilidad de luces, señales y letreros, a una altura similar a la altura de la aeronave más pequeña, de la más grande y de vehículos que operan el área de maniobras;
- Todas las señales y letreros deben ser adecuadas y comprensibles para todas las partes, sin ambigüedad posible en su significado.

En toda revisión del área de maniobras, el RST debe tener en cuenta el diseño con que la pista y calles de rodaje fueron construidas, la composición e intensidad del tráfico, las ayudas visuales y no visuales, tales como letreros, luces, señales de radar, denominaciones de calles de rodaje, procedimientos ATS, información en la AIP y otros.

Es necesario garantizar que los procedimientos de operación empleados por diferentes compañías en el aeródromo, sean sólidos, integrados y eficaces, a fin de minimizar el riesgo de incursiones en pista. Un cuidado especial se debe tomar al examinar los procedimientos, existentes o propuestos, para mejorar la capacidad del aeródromo o atenuar el ruido.

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 operador 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.

Otra tarea importante para el equipo RST debe ser ayudar a mantener la atención en el tema, elaborar y ejecutar campañas locales de concientización.

Las fechas en que se programa la realización de las campañas de concientización son importantes, siendo muy útil efectuar una sesión de información (briefing) para todo el personal operativo, en el inicio de una temporada alta, o antes de una actividad inusual.

Una salida posible sería la producción y distribución de mapas de áreas problemáticas u otros documentos de orientación, que sean considerados como operativamente necesarios. Mapas de Áreas problemáticas pueden señalar las intersecciones únicas y complejas, así como cruces de pista, donde se han producido incursiones en pista en el pasado, o las áreas de la pista o calles de rodaje asociadas que no son visibles desde la torre de control. Asimismo, se debería considerar la posibilidad de publicar estos mapas a través de la AIP. Un ejemplo de un plano de aeródromo, a menudo referido como un “mapa de áreas problemáticas”, producido por el aeródromo Vantaa de Helsinki, se muestra en el Anexo A de la presente circular.

Otras tareas pueden incluir, ayudar en la verificación de que las comunicaciones entre los controladores aéreos, pilotos y conductores de vehículos son satisfactorias, o si hay mejoras que se podrían sugerir. Por ejemplo, no obstante a que fraseología aeronáutica de la OACI podría estar siendo utilizada, algunos mensajes del Control de Tránsito Aéreo podrían ser demasiado largos o complejos, con el potencial para confundir a los conductores de vehículos o a los pilotos.

Las dificultades inherentes a la comunicación en el área de maniobras, significan que el diseño del aeródromo, las ayudas visuales y las convenciones de nomenclatura de infraestructura, juegan un papel importante en el refuerzo de las instrucciones que pretenden ser transmitidas por el controlador de tráfico aéreo.

Se recomienda que algunos miembros de un RST, participen como asesores en las etapas de estudio de ampliaciones o modificaciones al área de maniobras, así como en proyectos de nuevo equipamiento en el aeródromo.

Los RST pueden desempeñar un papel en la preparación de paquetes de información para nuevos usuarios de un aeródromo o usuarios de temporada alta.

Es necesario que el RST se mantenga al tanto de la tecnología disponible para ayudar a prevenir las incursiones en pista, excursiones de pista, así como sucesos relacionados con la Seguridad Operacional de la Pista. Estas tecnologías pueden considerarse como complemento a buenas prácticas de maniobra de la zona, por

ejemplo, aumentar la conciencia de la situación mediante el uso de funciones apropiadas de alerta.

A manera de guía, a continuación se enlistan tareas a cargo del RST. Esta guía tiene carácter enunciativo y no limitativo, por lo que las buenas prácticas de cada organización o de cada aeródromo deben compartirse, según corresponda. Sin embargo, límites establecidos por la normativa vigente y disposiciones internacionalmente aceptadas, deben ser respetados.

- Identificar los peligros en cuanto a seguridad operacional en pista;
- Evaluar los riesgos generados de acuerdo a la metodología del SMS del aeródromo;
- Proponer y recomendar medidas para mitigar los riesgos;
- Medir y monitorear la efectividad de las medidas implementadas;
- Verificar que las señales, letreros, luces y marcas cumplan con lo establecido por el Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP) y sean visibles para pilotos y conductores;
- 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;
- Desarrollar iniciativas para mejorar el nivel de las comunicaciones;
- Identificar nuevas tecnologías potenciales que puedan contribuir a elevar la seguridad operacional en pista;
- Confirmar permanentemente que toda la infraestructura, ayudas visuales, prácticas, procedimientos y servicios aeroportuarios relacionados con la pista, cumplan con las disposiciones del Reglamento de Aviación Civil de Panamá;
- 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.

Sección L. Documentación de Consultada

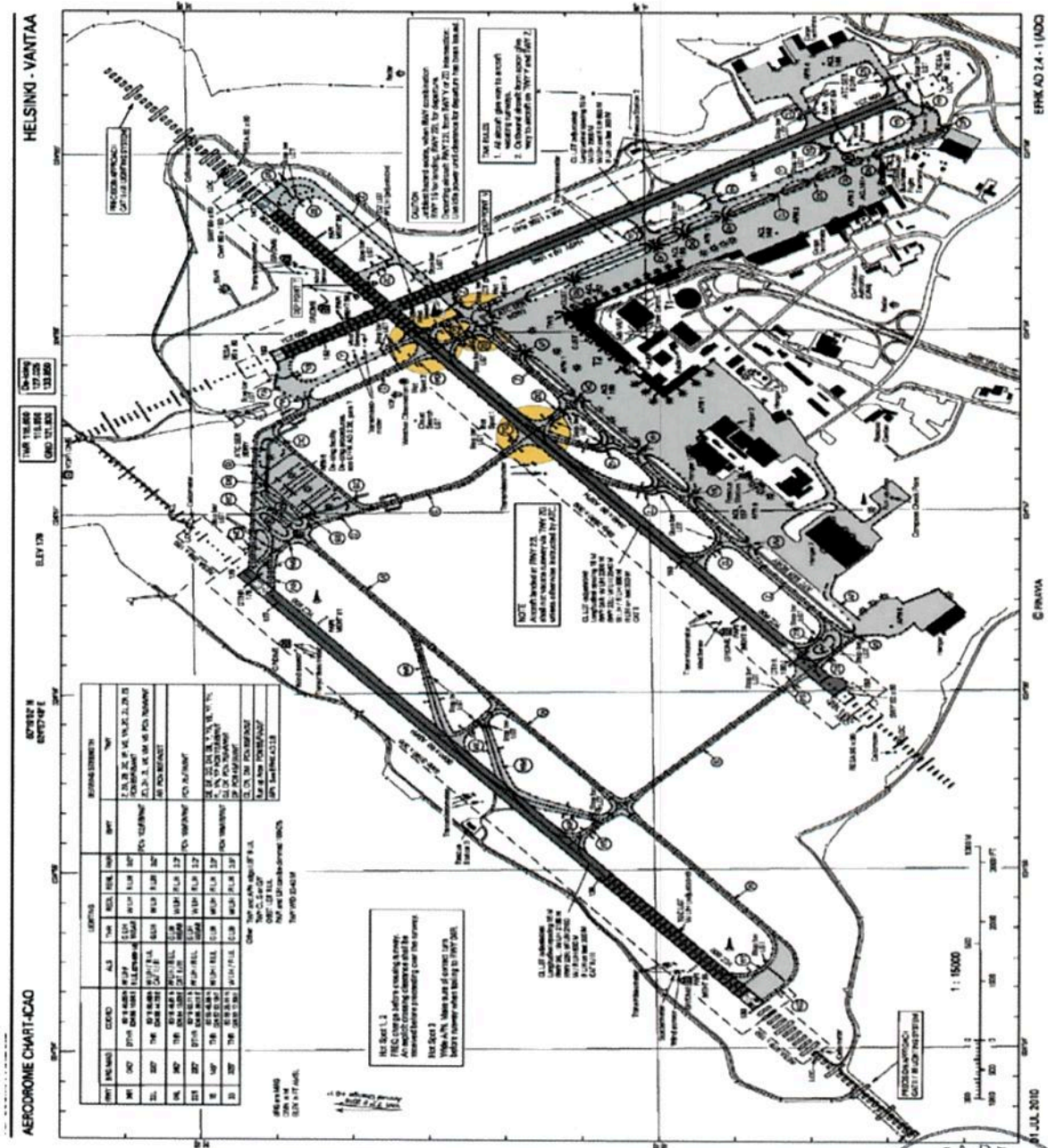
- <http://www2.icao.int/en/RunwaySafety/Pages/Toolkits.aspx>

Sección M. Comentarios o Sugerencias

Comentarios o sugerencias para la mejora de las disposiciones de la AAC, referidas al tema de Seguridad Operacional de la Pista, pueden ser cursadas a los representantes de la AAC en los Equipos de Seguridad Operacional de la Pista, o directamente a la Oficina Central de la Autoridad Aeronáutica Civil en la ciudad de

Panamá, Av. Diógenes de la Rosa – Edificio 870 – Piso N° 1, Oficina de Normas Y Seguridad Operacional de Aeródromos (ONYSOA).

Anexo A. Ejemplo de Plano de Aeródromo con Aéreas Problemáticas – publicar en la AIP



[Signature]
ING. ALFREDO FONSECA MORA
 Director General 8/09/17

