

A photograph of an airport scene. In the foreground, a white airplane is flying from left to right, leaving a white contrail. To the right, a tall, cylindrical air traffic control tower stands prominently. The background consists of a range of blue-grey mountains under a cloudy sky. The text "TALLER ALTA DIRECCIÓN" is overlaid in yellow at the top.

**“ TALLER ALTA DIRECCIÓN ”**

**“SMS-SSP nuevo paradigma ”**

**Claudio Pandolfi, MBA**

**SCL, 19 de enero de 2014**

# AGENDA

✈ I.- OBJETIVOS & POLITICA

✈ II.- GESTIÓN DEL RIESGO

✈ III.-GARANTÍA DE LA SEGURIDAD

A.-REACTIVO

B.-PROACTIVO

C.-PREDECTIVO

✈ VI.-PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD

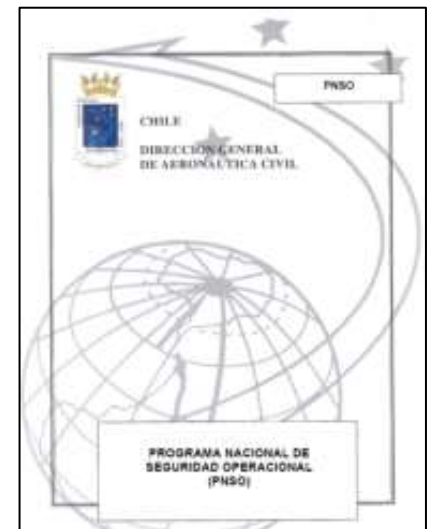
✈ V.- CONCLUSIONES



SSP : STATE SAFETY PROGRAM  
SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

# ANTECEDENTES

- ✈ Desde el 2006: OACI publicó **Safety Management Manual (SMM, Doc. 9859)** concepto de seguridad operacional.
- ✈ Mayo 2007, La DGAC formo un **grupo multidisciplinario** para aplicar el SMS .
- ✈ Marzo 2008: El grupo presento para su promulgación el SSP para el sistema aeronáutico de Chile.
- ✈ Noviembre 2009: OACI definió el plazo para aplicar el SSP para los estados Noviembre 2010.
- ✈ Junio 2010: la DGAC de Chile publicó el documento SSP , como **Programa Nacional Seguridad Operacional (PNSO)**.
- ✈ Octubre 2010, se promulgo una **Directiva de implementación del SMS-SSP**.



# I. OBJETIVOS & POLITICA

# MARGO LEGAL



Investigación de accidentes e incidentes de aviación



# MARCO LEGAL

SMS - P

## DIRECTIVA SSP

Octubre 2010

### "DIRECTIVA DE IMPLEMENTACIÓN"

#### PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE CHILE (PNSO / SSP)

##### ORGANIZACIONES COMPRENDIDAS:

1. DEPARTAMENTO "PLANIFICACIÓN"
2. DEPARTAMENTO "AERODROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS"
3. DEPARTAMENTO "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES"
4. DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"
5. DEPARTAMENTO "SECRETARÍA GENERAL"
6. DIRECCIÓN METEOROLÓGICA DE CHILE
7. DEPARTAMENTO "AUDITORÍA INTERNA"
8. DEPARTAMENTO "LOGÍSTICA"
9. DEPARTAMENTO "COMERCIAL"
10. DEPARTAMENTO "FINANZAS"
11. DEPARTAMENTO "RECURSOS HUMANOS"
12. DEPARTAMENTO "JURÍDICO"
13. DEPARTAMENTO "TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES"

##### I.- ANTECEDENTES

- A.- Ley N° 18.018 "Código Aeronáutico".
- B.- Ley DGAC N° 18.762, "Órganos de la Dirección General de Aeronáutica Civil".
- C.- Ley N° 18.880, "Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de las Organizaciones de la Administración del Estado".
- D.- Ley N° 18.834, "Estatuto Administrativo".
- E.- Reglamento, "Licencias al Personal Aeronáutico", DAR 01.
- F.- Reglamento "Operación de Aeronaves", DAR 06.
- G.- Reglamento "Aeronavegabilidad", DAR 08.
- H.- Reglamento "Servicios de Tránsito Aéreo", DAR 11.

NORMAS SMS

## Política

### Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica

En la DGAC estamos comprometidos con el funcionamiento y desarrollo seguro, eficiente y sustentable del Sistema Aeronáutico Nacional, respaldado en estándares internacionales y en el cumplimiento de la normativa legal y otros requisitos aplicables. En nuestro actuar buscamos constituirnos en un servicio público inteligente, reconocido nacional e internacionalmente por sus servicios de excelencia y responsabilidad ambiental, promoviendo la satisfacción de las necesidades de nuestros Clientes y Partes Interesadas, desarrollando una cultura de servicio, comunicación y atención deficiente, efectiva, flexible, transparente y oportuna. Lo anterior, en un clima de respeto del ejercicio de los derechos ciudadanos y de un trato no discriminatorio.

### Para el logro de lo declarado, estamos comprometidos con:

La mejora continua de nuestros procesos.

El aseguramiento de las competencias e idoneidad de nuestro personal y la mejora de los ambientes laborales.

Prevenir y reducir aquellos impactos ambientales, significativos derivados de la actividad aeronáutica, realizando una gestión racional de los recursos, estableciendo objetivos y metas acordados.

Aplicar y mantener un sistema de certificación y de vigilancia continua, con el propósito de mantener altos estándares de seguridad que permitan que las operaciones aéreas

se desarrollen en el marco de seguridad operacional requerido.

La mitigación de los riesgos operacionales en cada uno de los niveles de la gestión institucional, de modo tal que estos riesgos no interfieran con el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la DGAC.

La seguridad y salud ocupacional en el trabajo del personal, detectando acciones y condiciones inseguras que pongan en riesgo la salud física y psíquica, a objeto de minimizar los riesgos y evitar lesiones y enfermedades profesionales y/o accidentes laborales.





# Política

## Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica

**E**n la DGAC estamos comprometidas con el funcionamiento y desarrollo seguro, eficiente y sustentable del Sistema Aeronáutico Nacional, respaldado en estándares internacionales y en el cumplimiento de la normativa legal y otros requisitos aplicables. En nuestro actuar buscamos constituirnos en un servicio público inteligente, reconocido nacional e internacionalmente por sus servicios de excelencia y responsabilidad ambiental, promoviendo la satisfacción de las necesidades de nuestros Clientes y Partes Interesadas, desarrollando una cultura de servicio, comunicación y atención deferente, efectiva, flexible, transparente y oportuna. Lo anterior, en un clima de respeto del ejercicio de los derechos ciudadanos y de un trato no discriminatorio.

### Para el logro de lo declarado, estamos comprometidos con:

La mejora continua de nuestros procesos.

El aseguramiento de las competencias e idoneidad de nuestro personal y la mejora de los ambientes laborales.

Prevenir y reducir aquellos impactos ambientales, significativos derivados de la actividad aeronáutica, realizando una gestión racional de los recursos, estableciendo objetivos y metas acordados.

Aplicar y mantener un sistema de certificación y de vigilancia continua, con el propósito de mantener altos estándares de seguridad que permitan que las operaciones aéreas

se desarrollen en el marco de seguridad operacional requerido.

La mitigación de los riesgos operacionales en cada uno de los niveles de la gestión institucional, de modo tal que estos riesgos no interfieran con el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la DGAC.

La seguridad y salud ocupacional en el trabajo del personal, detectando acciones y condiciones inseguras que pongan en riesgo la salud física y psicológica, a objeto de minimizar los riesgos y evitar lesiones y enfermedades profesionales y/o accidentes laborales.



La mitigación de los riesgos operacionales en cada uno de los niveles de la gestión institucional, de modo tal que éstos riesgos no interfieran con el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la DGAC.



# ESTRUCTURA SSP – SMS DGAC



Ref: ICAO –Plinio SMS 2007



## II. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD



# MANEJO DEL RIESGO OPERACIONAL ( MAROP )

- IDENTIFICACIÓN PELIGROS ( REPORTE )
- EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS ( MX, % )
- ELECCIÓN DE ALTERNATIVAS ( SISTEMÁTICO )
- IMPLEMENTACIÓN DE ALTERNATIVAS ( HACER )
- DIRECCIÓN ( CONTROL )

Severidad del riesgo	Probabilidad del riesgo				
	1 Improbable	2 Baja	3 Moderada	4 Alta	5 Extrema
A Catastrófica	1A Fleamar	2A Insoportable	3A Insoportable	4A Insoportable	5A Insoportable
B Grave	1B Fleamar	2B Revisar	3B Revisar	4B Revisar	5B Revisar
C Moderada	1C Atento	2C Revisar	3C Revisar	4C Revisar	5C Revisar
D Insignificante	1D Atento	2D Atento	3D Atento	4D Atento	5D Revisar

**ERROR LATENTE**

# GESTIÓN DE RIESGOS

Gestión del riesgo	Índice de evaluación del riesgo	Criterio sugerido
Región no tolerable	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inaceptable bajo las circunstancias existentes
Región tolerable	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 3A, 2B, 2C	Aceptable en base a mitigación del riesgo Puede requerir una decisión de la dirección
Región aceptable	3E, 2D, 2E, 1A, 1B 1C, 1D, 1E	Aceptable

$$R = f ( P \times S )$$

Probabilidad del evento		
Definición cualitativa	Significado	Valor
Frecuente	Probable que ocurra muchas veces (se ocurre frecuentemente)	5
Ocasional	Probable que ocurra algunas veces (se ocurre infrecuentemente)	4
Rareo	Improbable, pero es posible que ocurra (ocurre raramente)	
Improbable	Muy improbable que ocurra (se ocurre muy raramente)	
Extremadamente improbable	Casi imposible que el evento ocurra	

Severidad de los eventos		
Definiciones de aversión	Significado	Valor
Catastrófica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interrupción de equipamiento</li> <li>Lesiones múltiples</li> <li>Una reducción importante de los márgenes de seguridad, alta fricción o alta carga de trabajo tal que los operadores pueden desarrollar sus tareas en forma precisa y completa</li> <li>Lesiones serias</li> <li>Costos mayores al equipamiento</li> </ul>	A
Peligrosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una reducción significativa de los márgenes de seguridad, una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas (como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de reducciones que impiden su eficiencia, cuando está operando a los límites)</li> <li>Lesiones</li> <li>Operaciones operativas</li> <li>Acciones de procedimientos de emergencia, cuando ocurren</li> <li>Costos moderados</li> </ul>	B
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una reducción moderada de los márgenes de seguridad, una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas (como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de reducciones que impiden su eficiencia, cuando está operando a los límites)</li> <li>Lesiones</li> <li>Operaciones operativas</li> <li>Acciones de procedimientos de emergencia, cuando ocurren</li> <li>Costos moderados</li> </ul>	C
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una reducción moderada de los márgenes de seguridad, una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas (como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de reducciones que impiden su eficiencia, cuando está operando a los límites)</li> <li>Lesiones</li> <li>Operaciones operativas</li> <li>Acciones de procedimientos de emergencia, cuando ocurren</li> <li>Costos moderados</li> </ul>	D
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Una reducción moderada de los márgenes de seguridad, una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas (como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de reducciones que impiden su eficiencia, cuando está operando a los límites)</li> <li>Lesiones</li> <li>Operaciones operativas</li> <li>Acciones de procedimientos de emergencia, cuando ocurren</li> <li>Costos moderados</li> </ul>	E

4

A

# FILOSOFÍA OPERACIONAL



**Tecnología**  
**Reglamentaria**  
**Entrenamiento**  
**Supervisión**



# MATRIZ DE RIESGOS PARA AGA

PROCESO	SUBPROCESOS	ETAPA	OBJETIVO	INFORMACION RIESGO CRITICO						CONTROLES CLAVES								
				RIESGO CRITICO	PROBABILIDAD		IMPACTO		SEVERIDAD		CONTROL	DISEÑO			EFECTIVIDAD DEL CONTROL		EXPOSICION AL RIESGO	
					CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR		PE	PV	SA	CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR
SERVICIOS DE AERODROMOS	SEGURIDAD DE AVIACION	CREDENCIALES AEROPORTUARIAS	OTORGAR CREDENCIALES AEROPORTUARIAS A USUARIOS DE LAS UNIDADES AEROPORTUARIAS	NO DETECTAR EN LOS PUESTOS DE CONTROL ELEMENTOS QUE PONGAN EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL	MODERADO	3	MAYORES	4	EXTREMO	12	EL JEFE DEL AERÓDROMO DEBERÁ ASEGURAR QUE EL PERSONAL DE SEGURIDAD INSPECCIONE A TODAS LAS PERSONAS, EQUIPAJE DE MANO Y FACTURADO, ADEMÁS QUE SE REALICE EL CONTROL FISICO, DOCUMENTAL E INSPECCIÓN DE LA CARGA.	PE	PV	SA	OPTIMO	5	MEJOR	2,4
SERVICIOS DE AERODROMOS	OPERACIONALES DE AERODROMO	AREA DE MOVIMIENTO	VERIFICAR QUE EL ESTADO OPERATIVO DE LOS PAVIMENTOS DEL AREA DE MOVIMIENTO SE ENCUENTREN EN CONDICIONES PARA PERMITIR OPERACIONES CON SEGURIDAD.	PAVIMENTOS EN MAL ESTADO	PROBABLE	4	MAYORES	4	EXTREMO	16	ENCARGADO OFICINA AGA Y/O SUPERVISOR DE AREA DE MOVIMIENTO. REVISARA LOS PAVIMENTO DE ACUERDO A PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL MOA.	PE	PV	MA	OPTIMO	5	MEDIA	3,2
SERVICIOS AEROPORTUARIOS	OPERACIONALES DE AERODROMO	AREA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS	VERIFICAR LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS	PRESENCIA DE OBSTACULOS EN LAS SUPERFICIES LIMITADORAS	PROBABLE	4	CATASTROFICO	5	EXTREMO	20	ENCARGADO OFICINA AGA, VERIFICA PRESENCIA DE OBSTACULOS DENTRO DE SUPERFICIE LIMITADORA DE OBSTACULOS.	PE	PV	MA	OPTIMO	5	MAJOR	4
				PRESENCIA DE VEHICULO EN EL ESTACIONAMIENTO PARA EL MANEJO DE AVIONES PARA ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA	IMPROBABLE	2	MAYORES	4	ALTO	8	EL JEFE DEL AEROPUERTO VERIFICA QUE EL PUESTO DE MANDO MOVIL CUENTE CON UN VEHICULO PARA ACTUAR ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA	PE	PV	MA	OPTIMO	5	MEJOR	1,6



# III. GARANTÍA DE LA SEGURIDAD



# Vigilancia de la seguridad

**Empresas  
áreas**

**Centros  
Mantenimiento**

**CFIT /  
ALAR**

**MEDA**

**FF HH**

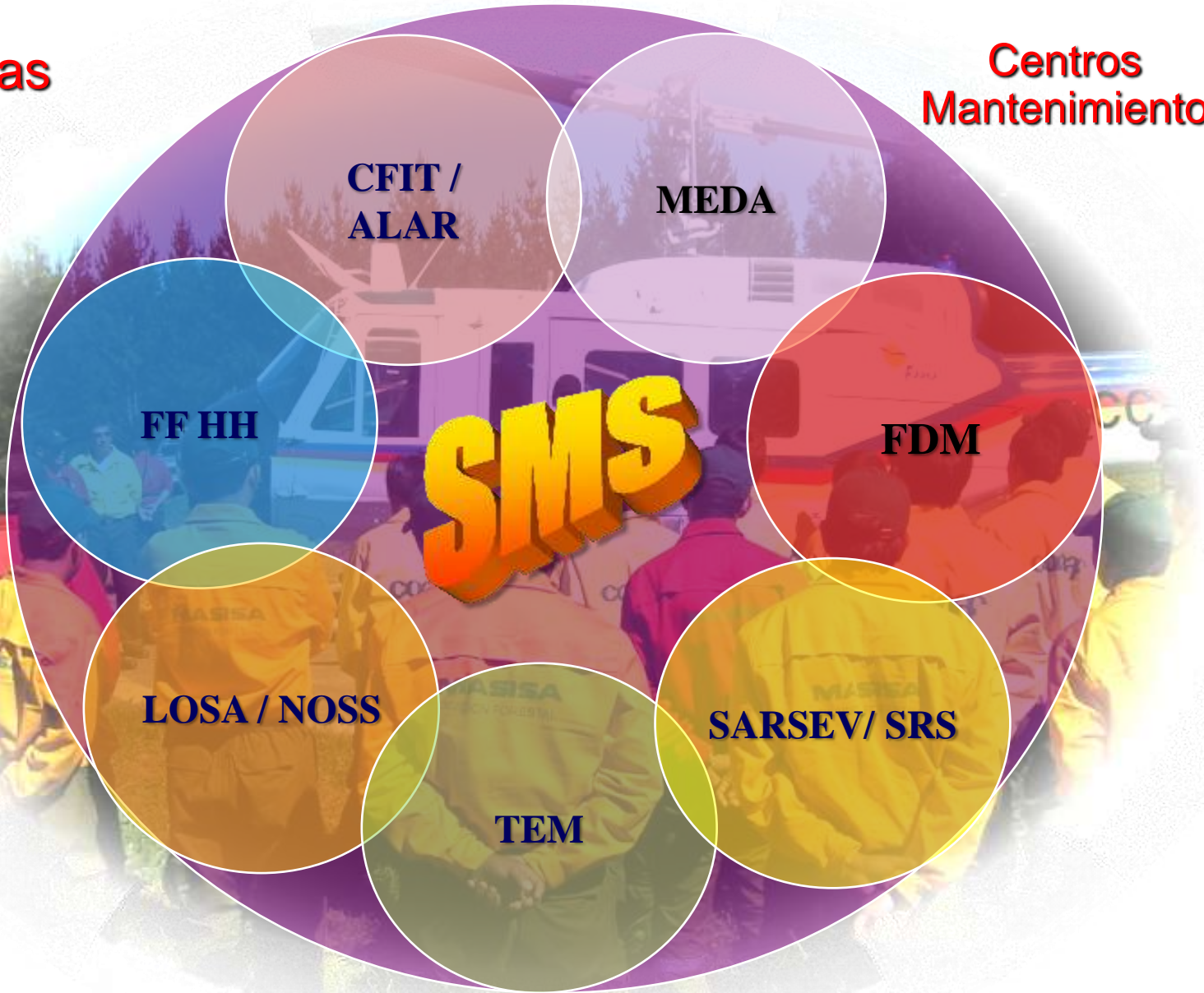
**FDM**

**SMS**

**LOSA / NOSS**

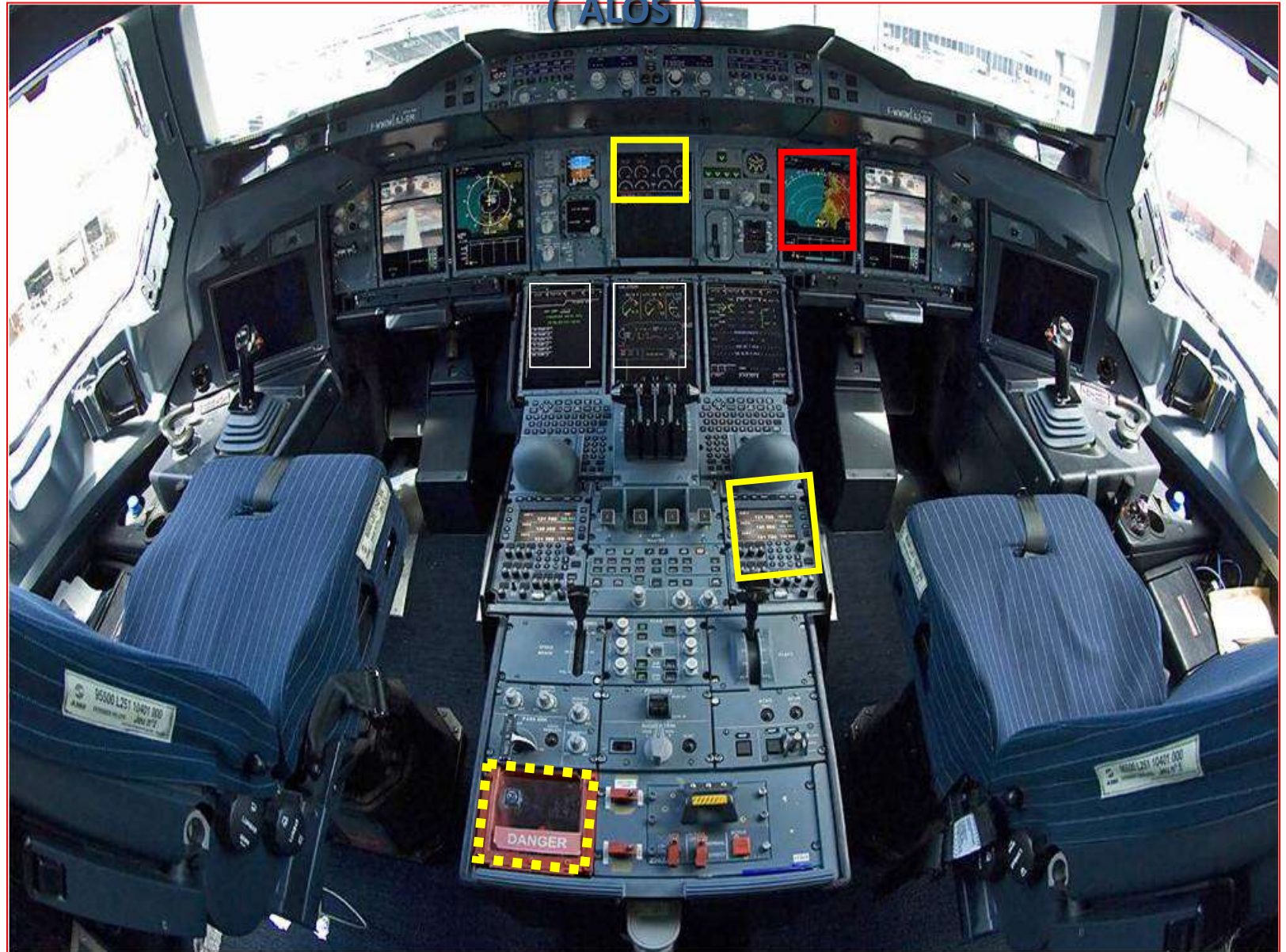
**SARSEV/ SRS**

**TEM**



# ALTA DIRECCIÓN SMS-SSP

( ALOS )

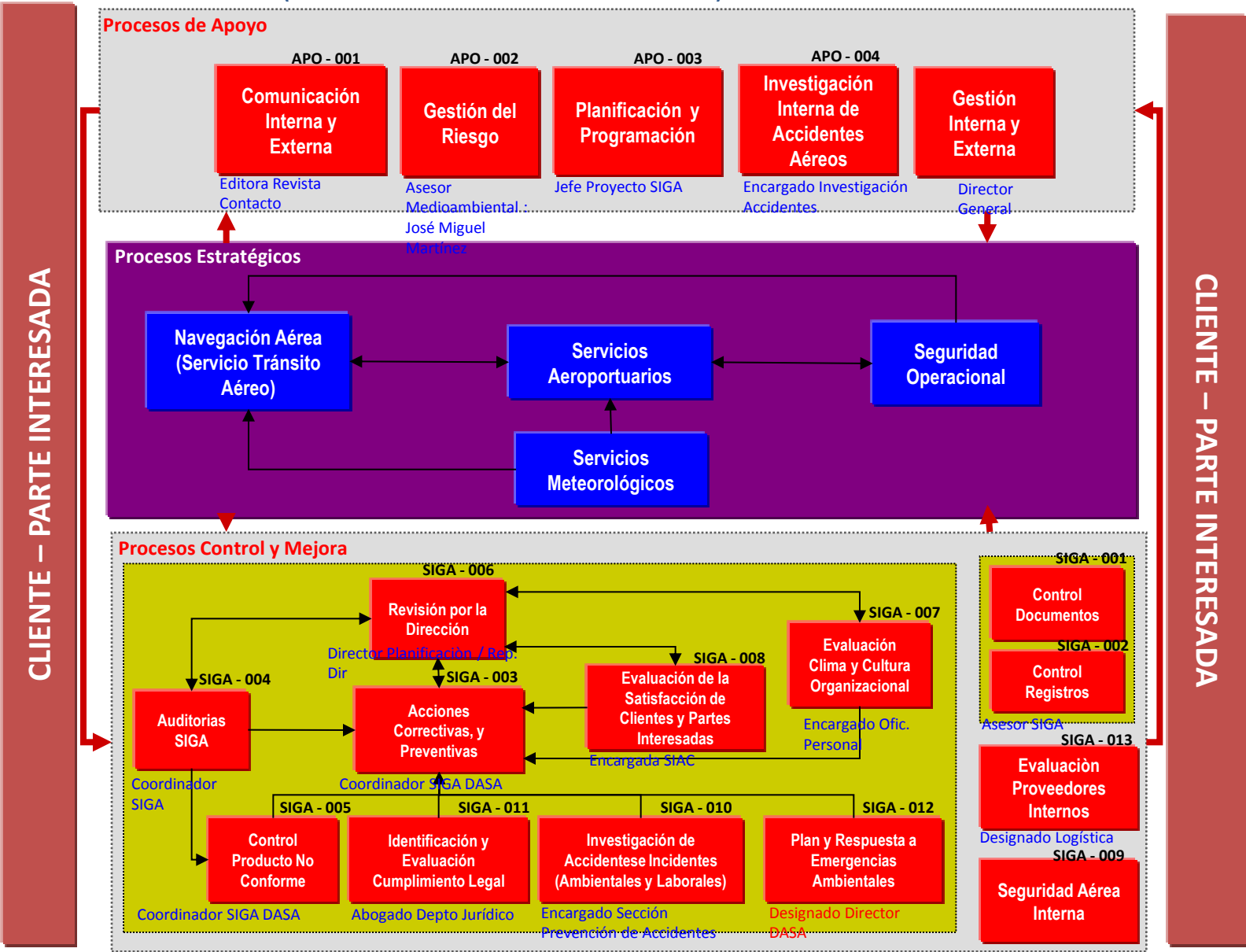




# GESTIÓN INTEGRADA SIG

(ISO 9001 – ISO 14001 – OHSAS 18001 – SMS)

- Política
- Alcance
- Objetivos
- Manual Integral
- Acta de Mejoramiento
- Informe Dueño de Proceso
- Organigrama



# SSP PROCESO - *REACTIVO*



Método Reactivo

Investigación ACC  
(DAR13)

Condiciones Latentes  
**1000 - 4000**

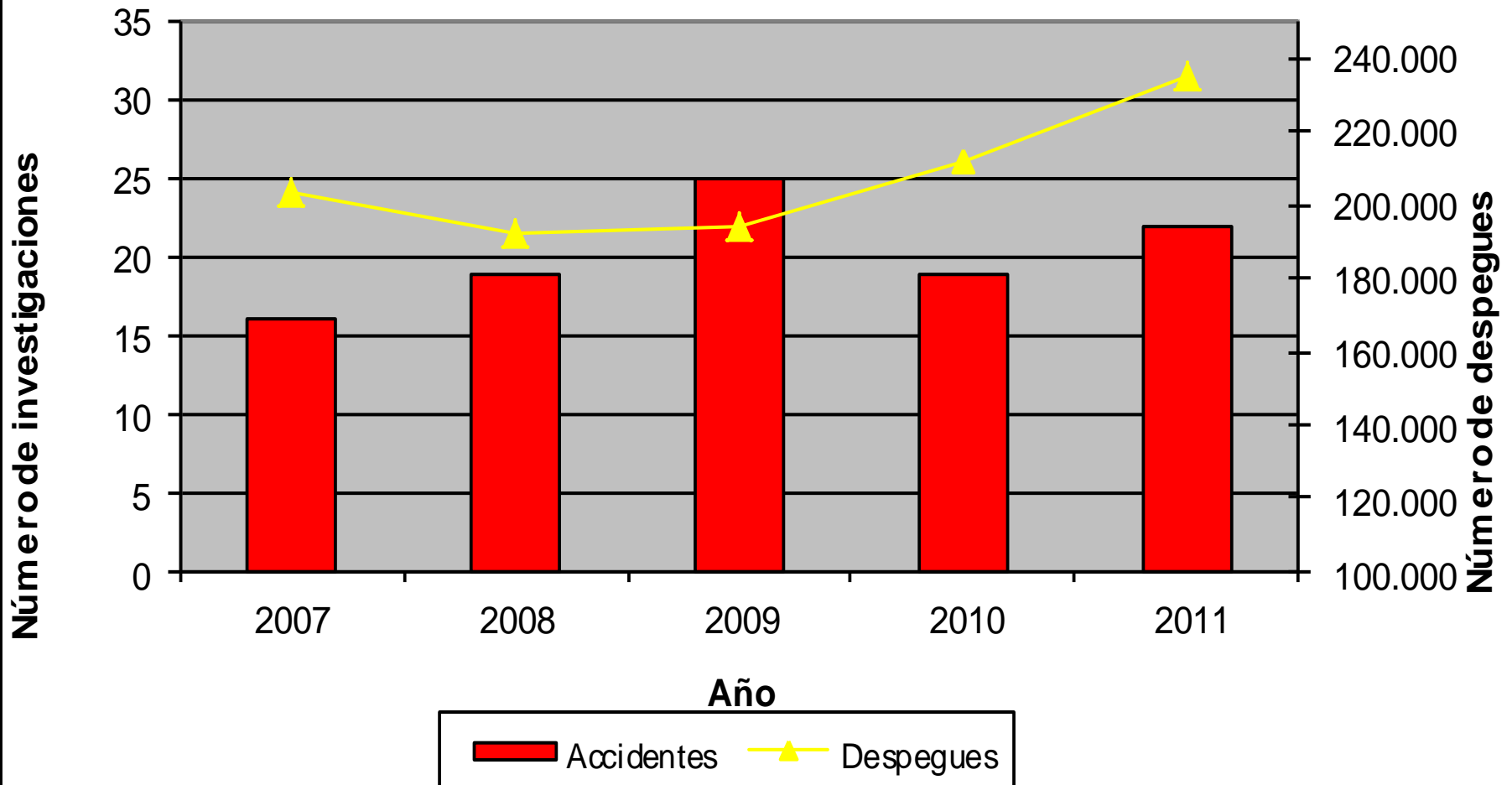


Localidad	
Municipio	
Estado	
Código	
Región	
CAPACIDAD DEL VEHICULO	
Peso de vacío en el momento	
Total hecho de combustible	

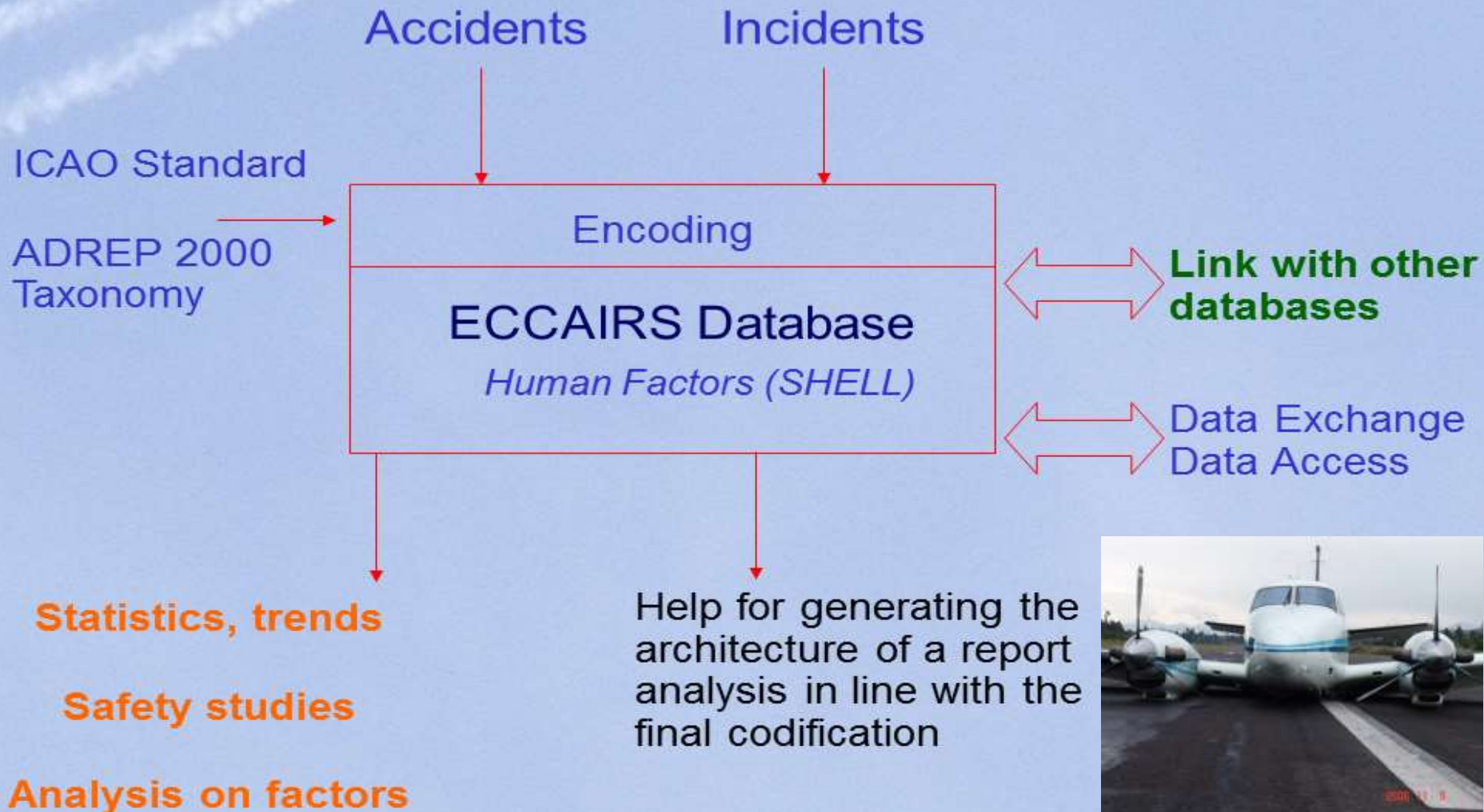


# Accidentes v/s N° Despegues

Accidentes versus despegues. Chile, 2007-2011  
Fuentes: Oficina de Análisis



## Central role of ECCAIRS



# PROCESO SSP - *PROACTIVO*



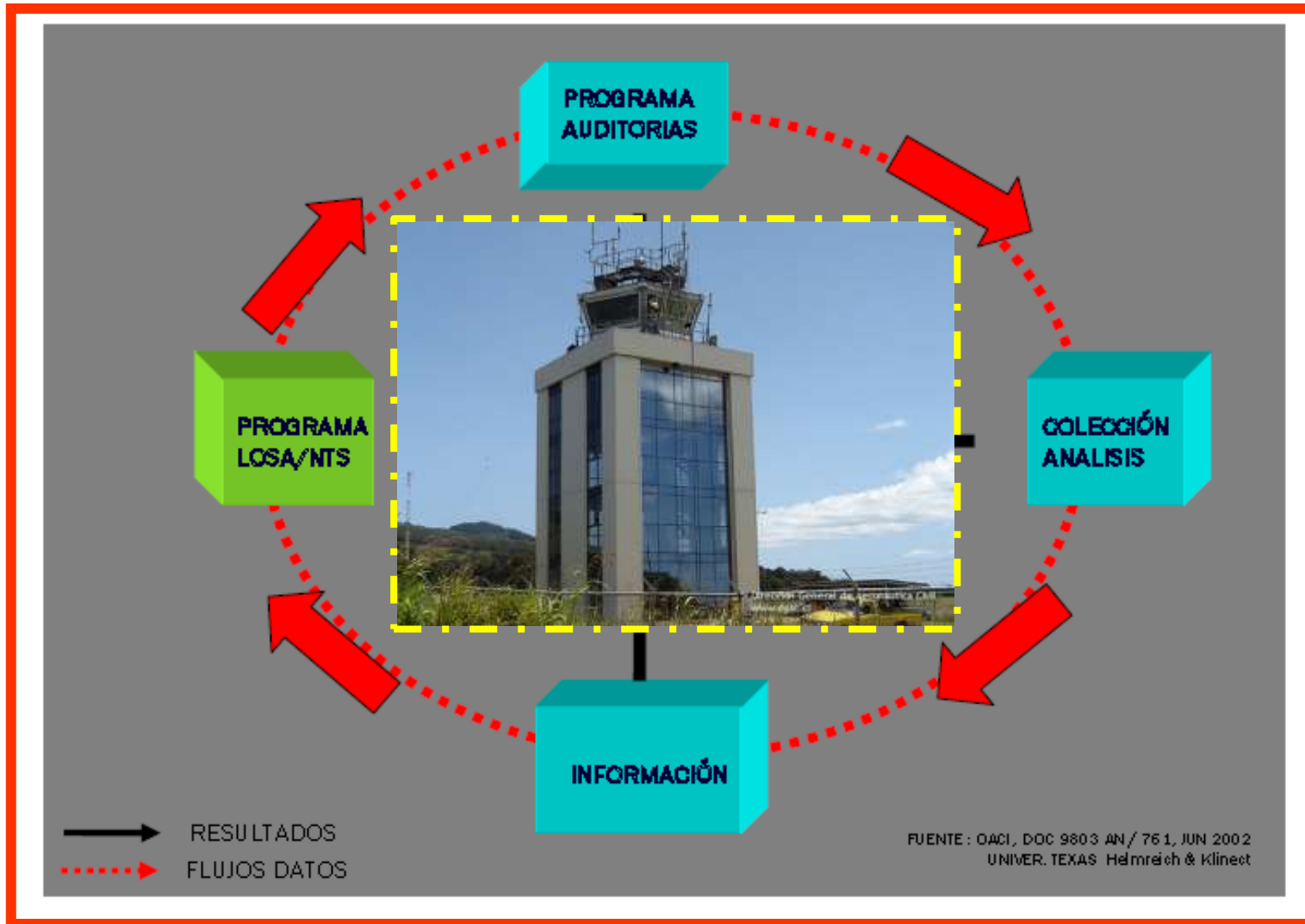
Reactivo

Acc. Investigation  
(DAR13)

Método Proactivo

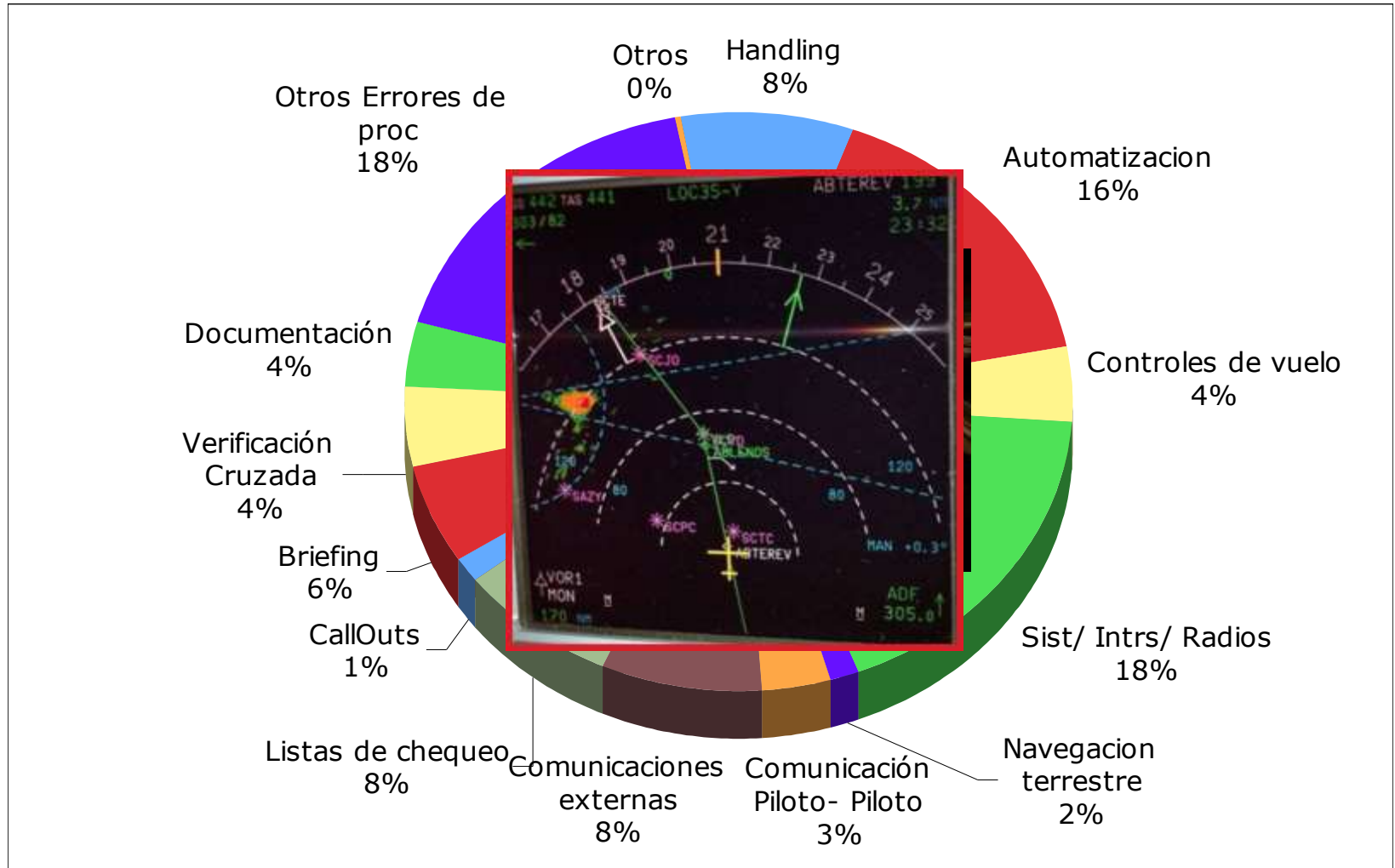
Auditoría Safety  
SARSEV  
LOSA / NOSS  
FDM  
.....

# LOSA / NOSS ....



- LOSA : LINE OPERATIONS SAFETY AUDIT
- NOSS: NORMAL OPERATIONS SAFETY SURVEY

# LOSA Err...



- **LOSA : LINE OPERATIONS SAFETY AUDIT**

# PROGRAMA DE VIGILANCIA CONTINUA

(PVC)



En base al PVC, estándares de planificación, estándares OACI y de la industria, resultados de auditorias , anteproyecto presupuestario, antecedentes históricos.

De los Requisitos de Programación (RPM), se genera la Planificación de Actividades (PAM) en base al PVC , al presupuesto asignado y a las solicitudes expresas.

Es la materialización del proceso de inspecciones.

- Detección de peligros.
- Análisis y cierre de los peligros.
- Retroalimentación y seguimiento del PAM.

Revisión continua de todos los tipos de hallazgos e informes generados de la ejecución del plan, con el fin de retroalimentar la programación y reorientar los objetivos del PVC si se requiere.



# PROGRAMA AUDITORIAS

Plazos :

- Al 31-DIC-10 Auditoría programada
- Al 31-DIC-11 Auditoría Realizada
- Al 31-DIC-12 Registro INSP. Cumplido

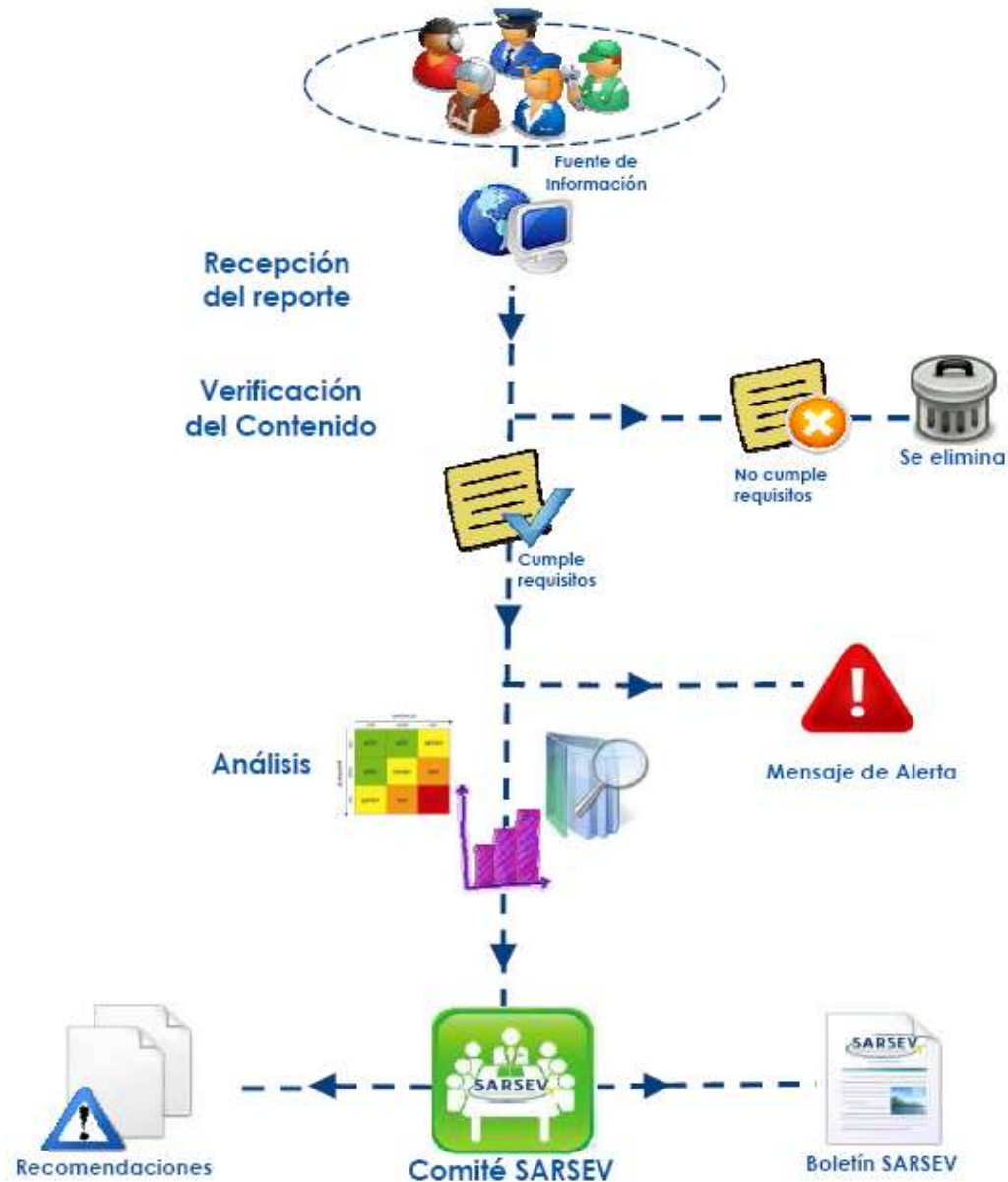
Empresa	Pre Audit. realizada	Auditoría Certificación	Plazo Cierre No Conformidades	Auditoría Re Certificación
Empresas	●	●		●
Vía Express	●	●	●	Jul 2010
Peru	●	●	●	Oct 2010
Argentina	●	●	●	Oct 2010
Ecuador	●	●	●	Abr 2011
Cargo	●	●	21 Dic 2008	Jul 2012
ACCA	●	●	21 Mar 2009	Nov 2013
Bol Air	●	●	18 Ene 2009	Sep 2013



**ANONYMOUS FLIGHT SAFETY  
REPORTING SYSTEM**

Un programa de reporte **voluntario, anónimo y no punitivo** de sucesos que ponen en riesgo la seguridad operacional, cuya información se utiliza **sólo con fines de prevención**, sin ánimo de buscar responsabilidades.







SISTEMA ANÓNIMO DE REPORTES DE SEGURIDAD EN VUELO

**VOLUNTARIO | NO PUNITIVO**

[Inicio](#) | [Contacto](#)

[Estado de mi Reporte](#)

INFORMACIÓN

REPORTE SARSEV

BOLETIN SARSEV

NOTICIAS

ENLACES



<http://legacy.icao.int/fsix/safetyLinks.cfm>

Reporte a SARSEV

- PILOTOS
- CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO
- PERSONAL DE MANTENIMIENTO
- TRIPULANTES DE CABINA

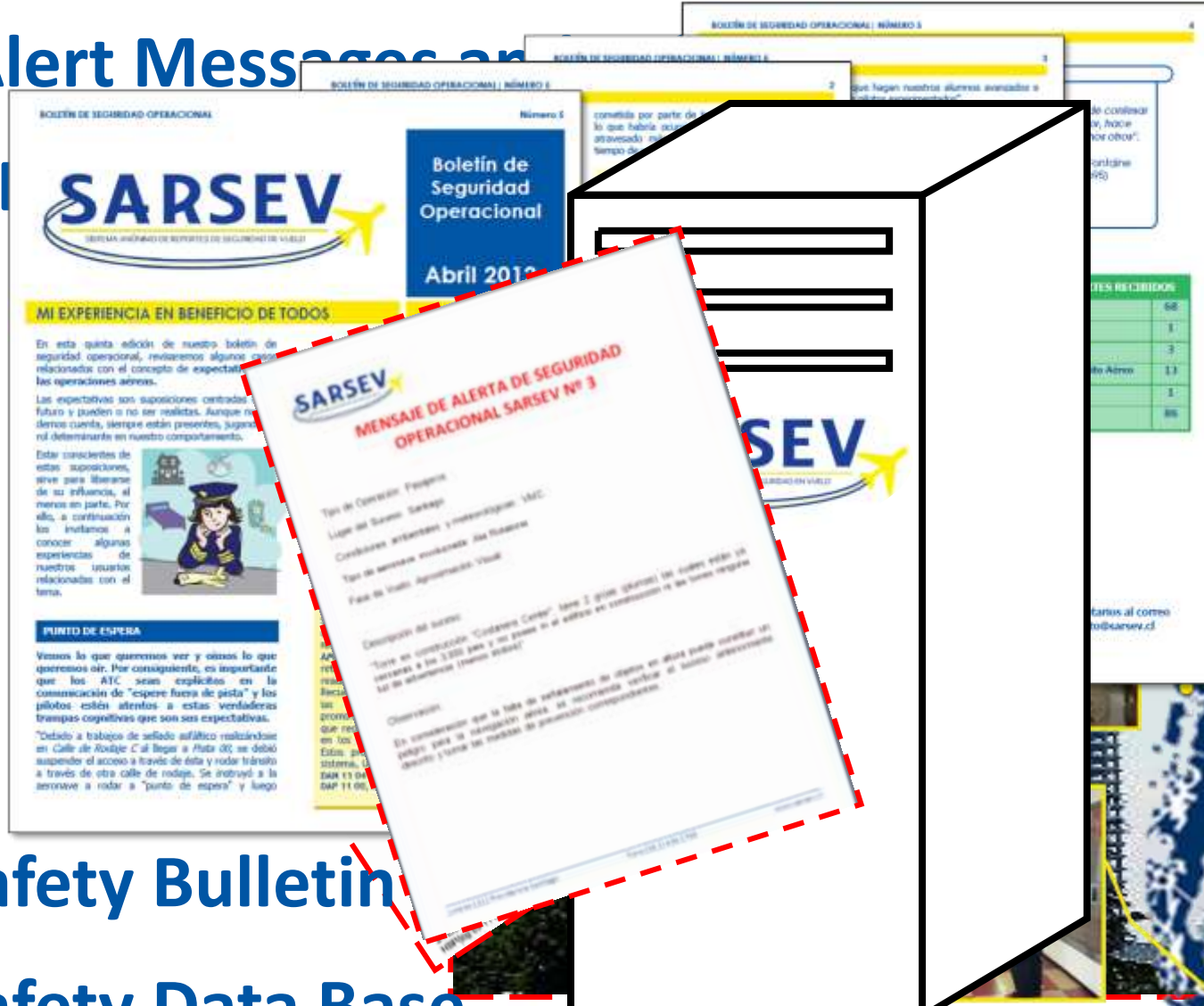
Boletín SARSEV

- BOLETÍN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
- BOLETÍN N. 1
- BOLETÍN N. 2 (... PRÓXIMO)
- BOLETÍN N. 3 (... PRÓXIMO)

✈ Alert Messages and

ions

✈ TI



**Boletín de Seguridad Operacional**  
Número 5  
Abril 2012

**SARSEV**  
SISTEMA ANÓNIMO DE REPORTES DE SEGURIDAD EN VUELO

**MI EXPERIENCIA EN BENEFICIO DE TODOS**

En esta quinta edición de nuestro boletín de seguridad operacional, revisaremos algunos temas relacionados con el concepto de expectativas en las operaciones aéreas.

Las expectativas son suposiciones contradas futuro y pueden o no ser realistas. Aunque no siempre cuenta, siempre están presentes, sugiere no determinarlas en nuestro comportamiento.

Estar conscientes de estas suposiciones, sirve para liberarse de su influencia, al menos en parte. Por ello, a continuación les invitamos a conocer algunas experiencias de nuestros usuarios relacionadas con el tema.

**PUNTO DE ESPERA**

Vamos lo que queremos ver y oírnos lo que queremos oír. Por consiguiente, es importante que los ATC sean explícitos en la comunicación de "espere fuera de pista" y los pilotos estén atentos a estas verdaderas trampas cognitivas que son sus expectativas.

"Debido a trabajos de señado aérfico realizándose en Calle de Aviación C al llegar a Pista 08, se debió suspender el acceso a través de ésta y rodar tránsito a través de otra calle de rodaje. Se instruyó a la aeronave a rodar a "punto de espera" y luego

**MENSAJE DE ALERTA DE SEGURIDAD OPERACIONAL SARSEV Nº 3**

Tipo de Evento: Proceso  
Lugar del Evento: Santiago  
Categorías: Atributos y meteorología: VMC  
Tipo de aeronave involucrada: No Reporte  
Fecha de Inicio: Aproximación Visual

Descripción del suceso:  
"Suerte en comunicación 'Cadena Control' hora 23:00 (horario de suceso) por la hora 23:00 por y no se ve si el estado de comunicación se ha mejorado."

Observación:  
En consideración que la falta de entendimiento de algunos en otros puede afectar el peligro para la navegación aérea se recomienda verificar el correcto entendimiento y tener los recursos de prevención correspondientes.

**RENTES RECIBIDOS**

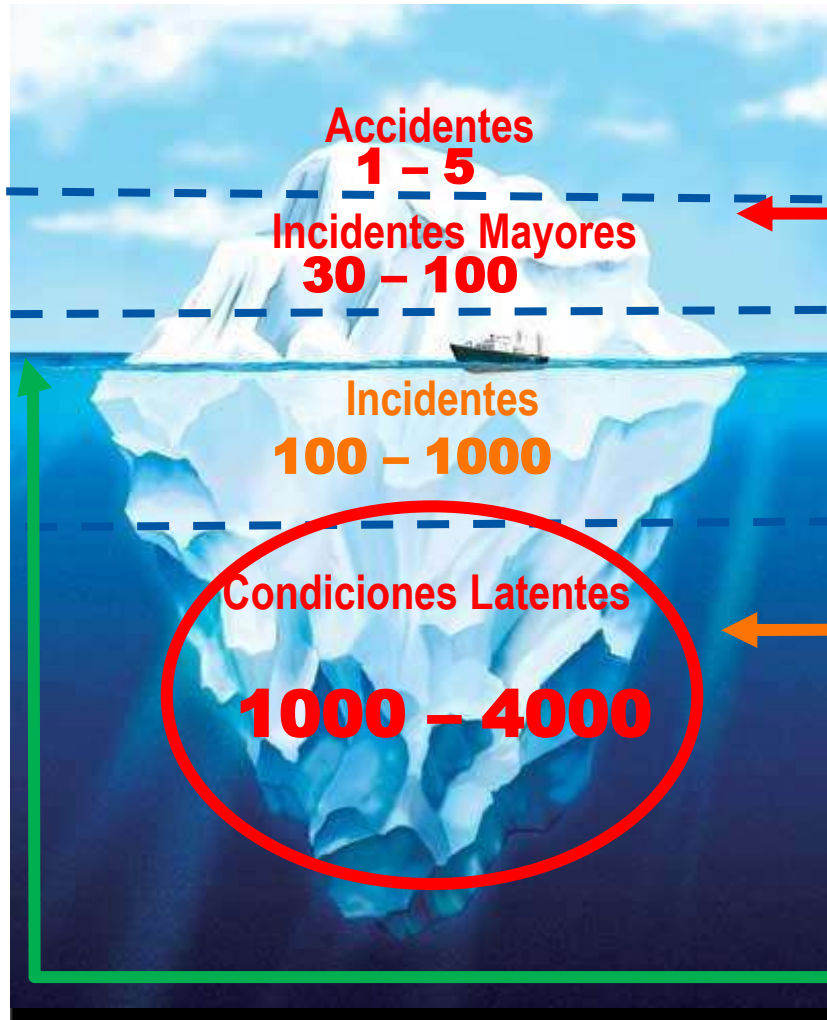
	60
1	1
3	3
13	13
1	1
86	86

mailto:comunicacion@sarsev.cl

✈ Safety Bulletin

✈ Safety Data Base

# SSP PROCESO *PREDICTIVO*



**Método Reactivo** { INVESTIGACIÓN ACC (DAR13)

**Método Proactivo** { SAFETY AUDITS  
SARSEV  
NOSS

**Método Predictivo** { FDM  
PVC  
AIRMAN  
SARSEV

# FDM/FOQA

(Flight Operation Quality Assurance)





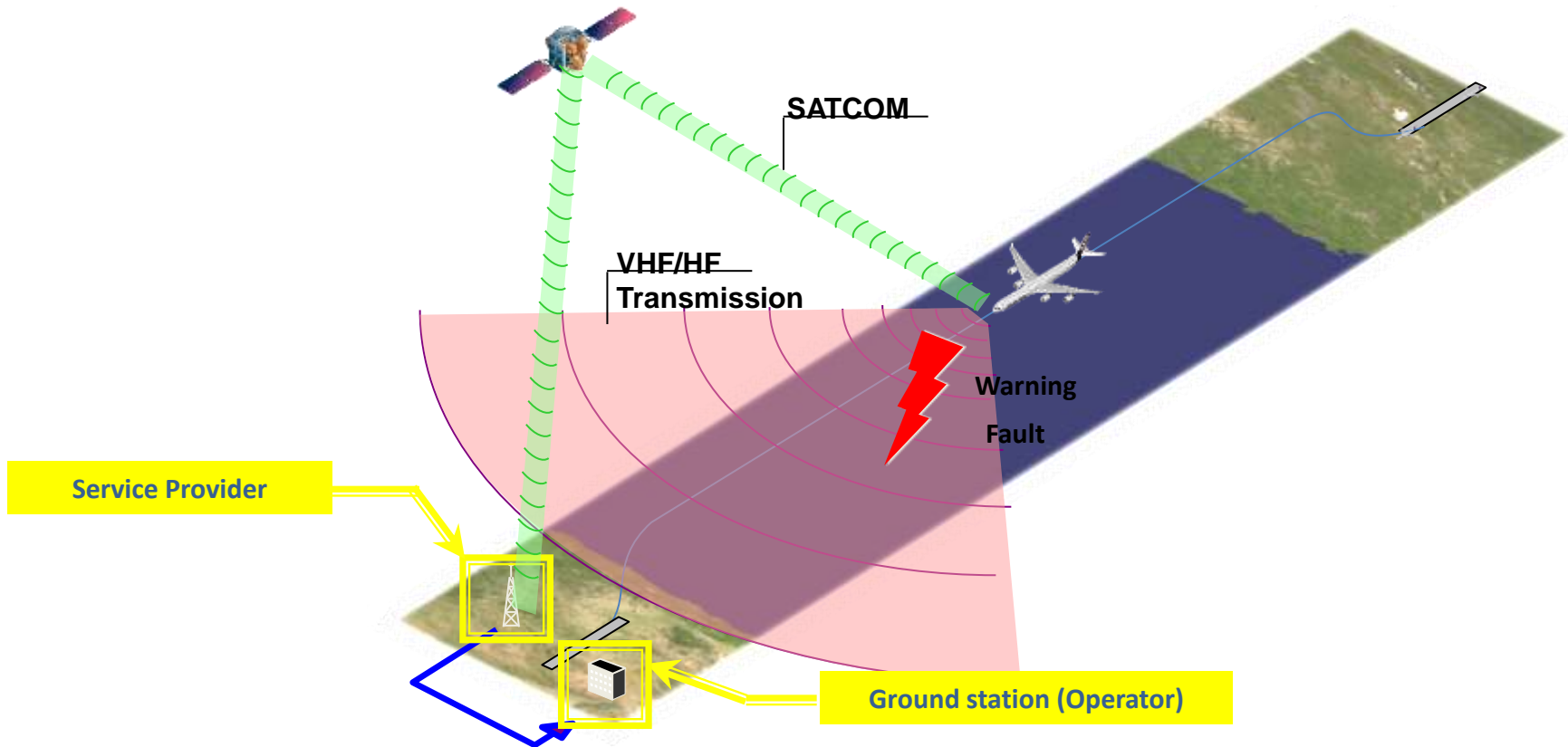
# AIRMAN EN OPERACIÓN – VUELO

<b>TLS</b>	FL1140	<b>COG</b>
In flight	<b>ACFT1</b>	Warn
	12:08---:--	Msg

Warning received

Fault received

Real-Time messages are sent from a/c through ACARS using SATCOM or VHF transmission, are transmitted thanks to a data provider and received on a ground station.

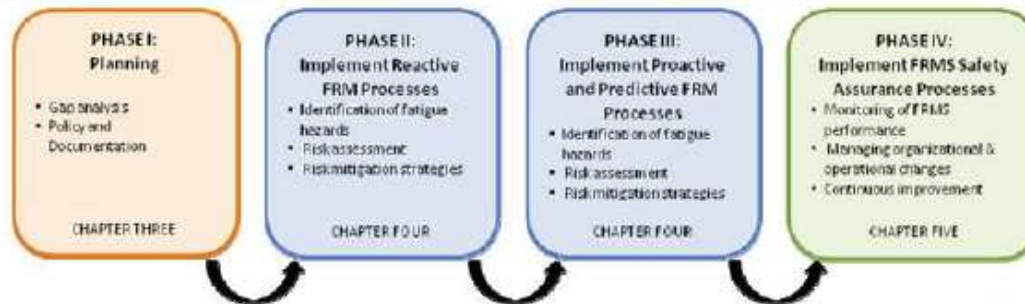
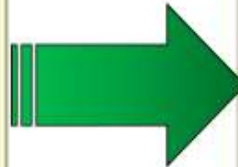


# PROGRAMA DE ALERTA FRMS

## LAN – FRMS

### Sistema Integrado de Gestión de Seguridad LAN LAN I-AMS

### Sistema de Gestión del Riesgo por Fatiga LAN FRMS



FRSM : FATIGUE RISK MANAGEMENT SYSTEM

# IV. PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL



# PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

EXTERNO



# PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

## INTERNO



Su Seguridad es  
nuestra razón de ser

### destacado



### principales servicios

**IFIS**  
AIP  
METAR  
NOTAM  
PLAN DE VUELO

**ALVI**  
LICENCIAS  
→ ACCESO ALVI  
→ VALIDACION DE LICENCIAS

FACTURA ELECTRONICA  
→ CLIENTE  
→ PROVEEDOR  
→ AYUDA

VALIDE SUS CERTIFICADOS  
REGISTRO DE AERONAVES

NORMATIVA  
→ VIGENTE  
→ PARA OPINIÓN

CERTIFICADO AERONAVEGAB.  
OVERFLIGHT & LANDING CLEARANCE FORM

### sala de prensa

#### DGAC, LES DESEA UNA FELIZ NAVIDAD

Un especial saludo de Navidad y Feliz Año 2013, les desea la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a todos los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional.



#### ÚLTIMO CURSO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN CONCEPCIÓN

En el aeropuerto Carriel Sur de Concepción se realizó el último curso de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para empresas aéreas y personal aeronáutico.



Despejado

Temperatura: 23.6°C

Humedad: 36%

[Pronóstico por regiones](#)

[CÁMARAS DE AERÓDROMOS](#)

[PROPIETARIOS AERONAVES](#)

**IRS** Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias

Solicitud de Información  
**Ley de transparencia**

[ACCESO A INTRANET](#)

### información general

[Contrataciones DGAC](#)

[Tarifario Nacional M.Pesos](#)

[Tarifario Internacional M.Dólar](#)

[Extensión y Elev. de Servicios](#)

[Itinerarios AMB](#)

[Aeropuertos y Aeródromos](#)

[Prevención de Accidentes](#)

[Investigación de Accidentes](#)

[Listado de Formularios](#)

[Aviación General](#)

[Monitoreo Ruido Ap. AMB](#)

# INTERNET / INTRANET SMS

IntraDGAC Dirección General de Aeronáutica Civil www.dgac.cl

http://legacy.icao.int/fsix/safetyLinks.cfm Safety\_Related\_Links

## ICAO - FLIGHT SAFETY INFORMATION EXCHANGE

FSIX Home Library RSOOs GASP FAQ

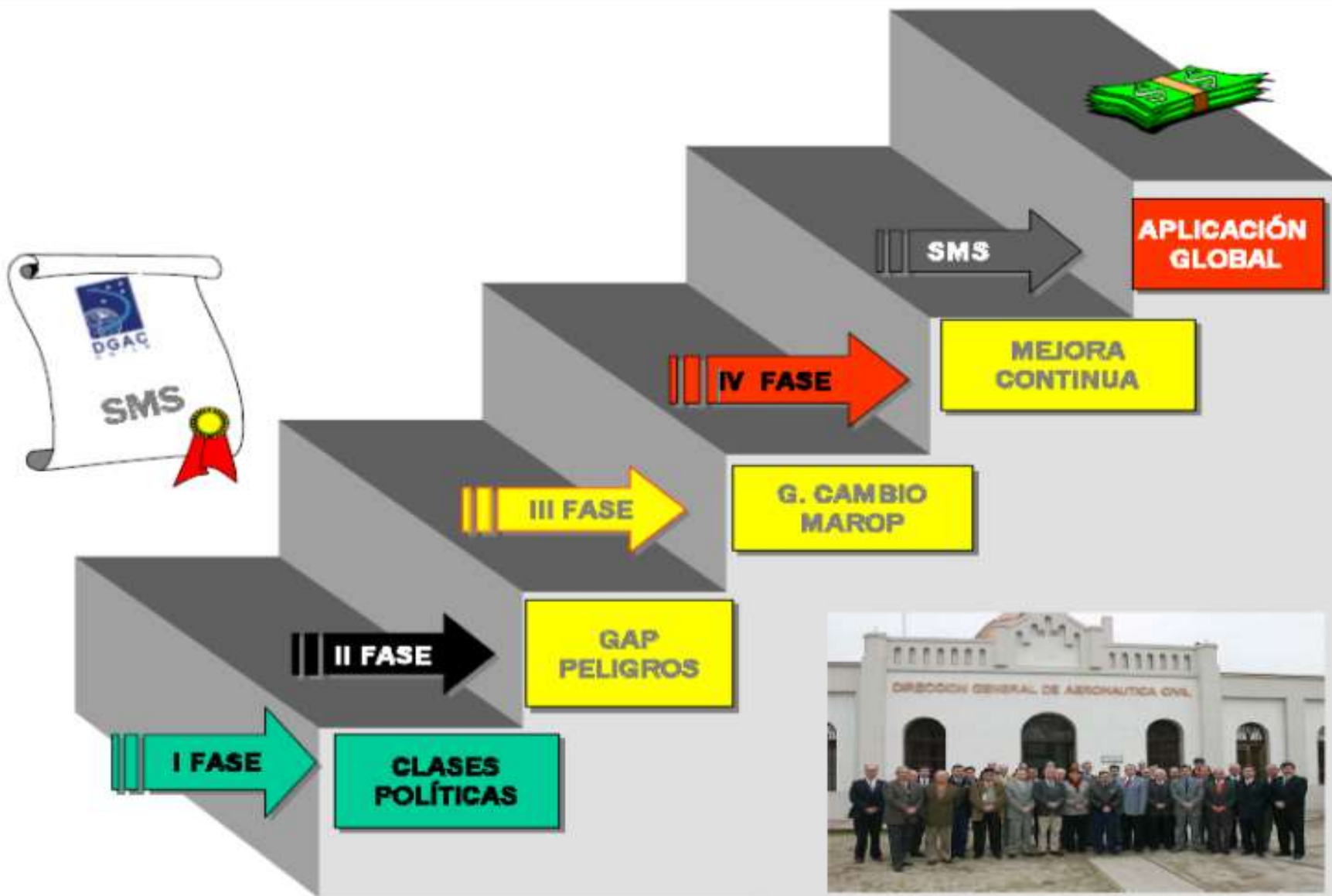
### Safety Related Links

<a href="#">ACIP: AFI Comprehensive Implementation Plan</a>	<a href="#">France - Bureau d'Enquête et d'Analyses (BEA)</a>
<a href="#">Air Transport Portal of the European Commission</a>	<a href="#">IATA's Global Safety Information Center (GSIC)</a>
<a href="#">Airbus - Safety First Library</a>	<a href="#">IATA Operational Safety Audit (IOSA)</a>
<a href="#">Anonymous Flight Safety reporting System Implemented by the General Directorate for Civil Aviation of Chile (CAA)</a>	<a href="#">IATA STEADES - International Aviation Safety Incident Data Management and Analysis</a>
<a href="#">AOPA Air Safety Foundation</a>	<a href="#">ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Programme</a>
<a href="#">Australian Civil Aviation Safety Authority (CASA)</a>	<a href="#">ICAO Flight Safety &amp; Human Factors Programme</a>
<a href="#">Australian Transport Safety Bureau (ATSB)</a>	<a href="#">IFALPA Safety Bulletins</a>
<a href="#">Boeing Commercial Airplanes - Jetliner Safety Overview</a>	<a href="#">IFATCA Publications</a>
<a href="#">Bolivian DGAC - Accident Prevention</a>	<a href="#">ISASI - International Society of Air Safety Investigators</a>
<a href="#">CAST - Commercial Aviation Safety Team</a>	<a href="#">International Standard for Business Aircraft Operations (IS-BAO)</a>
<a href="#">Eurocontrol-Safety Regulation Commission (SRC)</a>	<a href="#">Japan - Aviation Safety</a>
<a href="#">European Aviation Safety Agency</a>	<a href="#">List of airlines banned within the EU </a>
<a href="#">European Strategic Safety Initiative (ESSI)</a>	<a href="#">Pacific Aviation Safety Office (PASO)</a>
<a href="#">Federal Aviation Administration - Safety Information</a>	<a href="#">SKYbrary - Aviation safety knowledge portal </a>
<a href="#">FAA - Invitation to contributions to a Human Factors study</a>	<a href="#">Transport Canada - Aviation Safety</a>
<a href="#">Flight Safety Foundation</a>	<a href="#">Transportation Safety Board of Canada</a>
	<a href="#">US National Transportation Safety Board (NTSB)</a>

# DESAFÍOS AL 2020



# FASES DEL SMS ATS/AP.





# Desafío Inteligente....

Trabajo en equipo

I+D+i

SOP

Metas reales

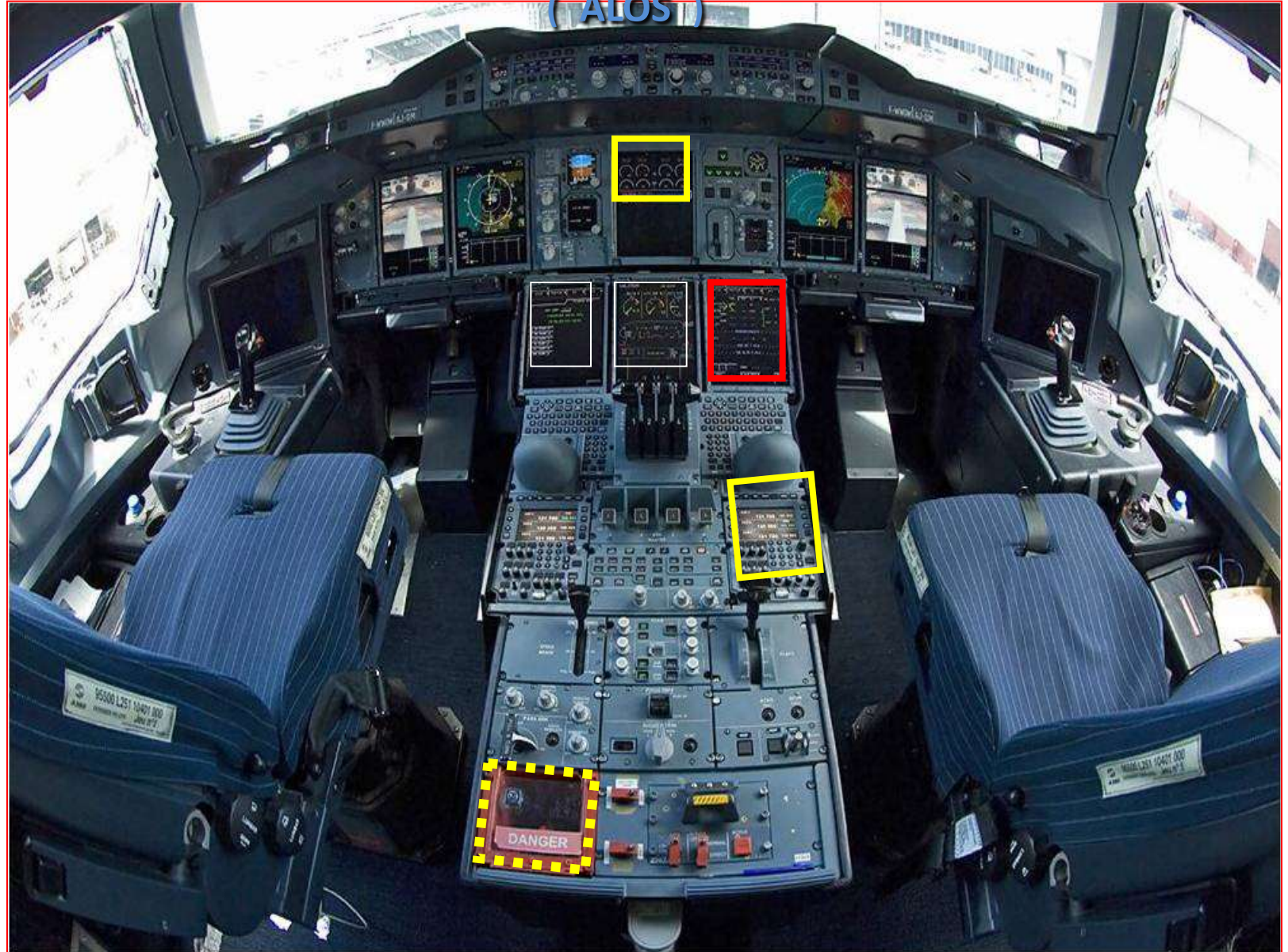
Liderazgo

Filosofía Operacional SMS

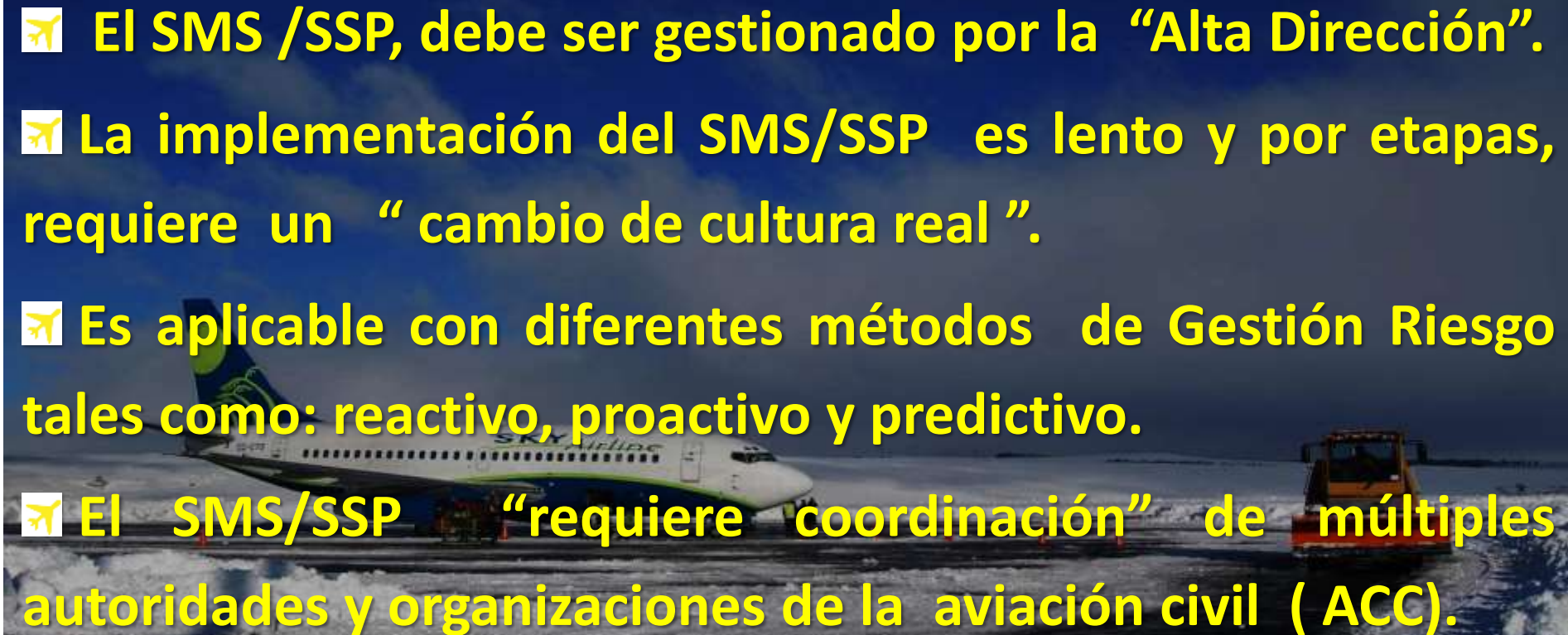


# ALTA DIRECCIÓN

( ALOS )



# CONCLUSIONES

- ✈ El SMS /SSP, debe ser gestionado por la “Alta Dirección”.
  - ✈ La implementación del SMS/SSP es lento y por etapas, requiere un “ cambio de cultura real ”.
  - ✈ Es aplicable con diferentes métodos de Gestión Riesgo tales como: reactivo, proactivo y predictivo.
  - ✈ El SMS/SSP “requiere coordinación” de múltiples autoridades y organizaciones de la aviación civil ( ACC).
- 
- A photograph of a Sky Airline aircraft on a snowy runway. The aircraft is white with a blue and green tail. A snowplow is visible in the background, clearing the runway. The sky is blue with some clouds.



**¡MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN!**  
**[prevac@dgac.cl](mailto:prevac@dgac.cl) o +56 2 4392485**  
**WWW.DGAC.CL**

A photograph of an airport scene. In the foreground, a white airplane is flying from left to right. To the right, a tall, cylindrical air traffic control tower stands prominently. The background features a range of dark, rugged mountains under a cloudy sky. The overall lighting is somewhat dim, suggesting an overcast day.

**“ TALLER ALTA DIRECCIÓN”**

**“SMS-SSP nuevo paradigma ”**

**Claudio Pandolfi, MBA**

**SCL, 19 de febrero de 2013**