

DAN 14 04



**CHILE
DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**SISTEMA DE GESTIÓN DE
SEGURIDAD OPERACIONAL DE
AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS**

HOJA DE VIDA

DAN 14 04

“SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS”

ENMIENDA			PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO		DISPUESTO POR	
Nº	FECHA	ANOTADO POR	PÁRRAFO	PÁGINAS	DCTO.	FECHA
1	11.09.13	SDNA	PROPÓSITO	1	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	ANTECEDENTES	1	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	MATERIA	1-2	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	CAP. 2, 2.1	6	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	CAP. 3, 3.2.1	7	RES. 0567-E	11.09.13
			3.5, 3.5.2 Y 3.5.3	9	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	CAP. 4, 4.1, 4.1.2, 4.2, 4.2.2 y 4.2.4 letra c)	10-11	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	CAP. 7, 7.1	14	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	7.5 Y 7.7.	15	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	CAP. 8, 8.2.1, 8.2.4, 8.3, 8.5. 8.6.1 y 8.6.4	17-18	RES. 0567-E	11.09.13
1	11.09.13	SDNA	ANEXO “A”.		RES. 0567-E	11.09.13
2	12.09.18	SDNA	PROPÓSITO	1	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Cap. 1 Definiciones Proveedores de servicios aeronáuticos	4	RES.0801-E	12.09.18

2	12.09.18	SDNA	Cap. 3 Estructura clave de la seguridad operacional en los aeropuertos/aeródromos Párrafo 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3, letra c) y k)	7 8	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 3.5.1, 3.5.3, letra j)	9	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Cap. 4 Gestión de la comunicación de seguridad operacional en el aeropuerto/aeródromo	10	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 4.1, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2	10	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 4.2.2, 4.2.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4	11	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 4.3.5, 4.3.6, 4.3.7, 4.3.8	12	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Cap. 6 Manual SMS de aeropuerto/aeródromo	14	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.2, 6.3	14	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Cap. 7 Gestión de riesgos de la seguridad operacional	15	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 7.1, 7.2	15	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 7.3,	16	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 7.4.1.2, 7.4.1.3, 7.5.1, 7.5.2,	17	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Cap. 8 Garantía de la seguridad operacional	18	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Párrafo 8.2.1, 8.3,	18	RES.0801-E	12.09.18

2	12.09.18	SDNA	Párrafo 8.6.5	19	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Apéndice A	A-1	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Apéndice B	B-1	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Apéndice D	D-1	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Apéndice E	E-1	RES.0801-E	12.09.18
2	12.09.18	SDNA	Apéndice G	G-1	RES.0801-E	12.09.18

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Aprueba Tercera Edición DAN
14 04 Sistema de Gestión de
Seguridad Operacional de
Aeropuertos y Aeródromos.

EXENTA N° 0801 /

SANTIAGO, 12 SEP 2018

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) Ley 18.916 de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N°16.752 de 1968, que fija la Organización y Funciones y Establece las Disposiciones Generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 1087 de 1997, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo DAR 11 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 0173 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento de Aeródromos DAR 14 y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 222, Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la DGAC y sus modificaciones posteriores.
- f) Resolución Exenta N° 0629 del 06 agosto 2018, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento DROF, del Departamento Planificación.
- g) Resolución Exenta N° 0110 del 08 febrero 2018, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento DROF, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- h) Resolución Exenta N° 0701 del 29 noviembre 2016, que aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 139, Certificación de Aeródromos.
- i) Resolución Exenta N° 01079 del 13 diciembre 2017, que aprueba la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos.
- j) Resolución Exenta N° 0267 del 29 marzo 2017, que aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Diseño de Aeródromos.
- k) Doc. OACI 9734-An/959, Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- l) Doc. OACI 9774-An/969, Manual de Certificación de Aeródromos.
- m) Doc. 9859-AN/460 Manual de Gestión de la Seguridad Operacional,
- n) Resolución Exenta N° 01504 del 29 octubre 2010, que aprueba la Enmienda 1 a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.
- ñ) Oficio AP AMB "O" N° 09/2/1255 del 18 mayo 2018, que remite propuesta de modificación de la Norma Aeronáutica DAN 14 04.

CONSIDERANDO:

La necesidad de actualizar la Norma Aeronáutica DAN 14 04, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de Aeropuertos y Aeródromos, de acuerdo a lo solicitado en el literal ñ) de los Vistos.

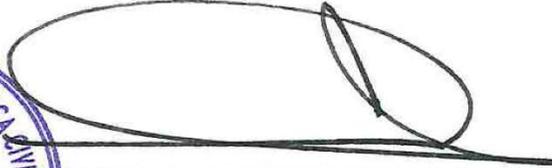
RESUELVO:

DERÓGASE: RES. E N° 0567 de fecha 11 septiembre 2013, que aprueba la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 04, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de Aeropuertos y Aeródromos.

APRUÉBASE la Tercera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 04, Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de Aeropuertos y Aeródromos.

Anótese y publíquese.




VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
PLAN A.

ÍNDICE

DAN 14 04

	Pág.
I. PROPÓSITO	1
II. ANTECEDENTES	1
III. MATERIA	3
CAPÍTULO 1	3
DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	
1.1 Definiciones	
1.2 Acrónimos	
CAPÍTULO 2	6
ALCANCE DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	
2.1 Alcance	
CAPÍTULO 3	7
ESTRUCTURA CLAVE DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	
3.1 Autoridad responsable	
3.2 Comité de Seguridad Operacional	
3.3 Funciones del Comité de Seguridad Operacional	
3.4 Responsabilidades de la Autoridad Aeroportuaria	
3.5 Encargado de Seguridad Operacional Aeroportuaria	
CAPÍTULO 4	10
GESTIÓN DE LA COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AEROPUERTO/AERÓDROMO	
4.1 Comunicación de la seguridad operacional	
4.2 Reportes de peligro operacional	
4.3 Gestión de los reportes de seguridad operacional	
CAPÍTULO 5	13
CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	
5.1 De la Capacitación	
CAPÍTULO 6	14
MANUAL SMS DE AEROPUERTO/AERÓDROMO	
6.1 Manual del SMS	
6.2 Control de documentos	
6.3 Registros	
CAPÍTULO 7	15
GESTIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	
7.1 Identificación y gestión de riesgos	
7.2 Identificación de peligros	
7.3 Base de datos para la identificación de peligros	
7.4 Métodos para la identificación de peligros	

- 7.5 Definición de nivel aceptable de seguridad del aeropuerto/aeródromo
- 7.6 Coordinación del plan de respuesta ante emergencias
- 7.7 Planificación y estrategias de implantación del SMS

CAPÍTULO 8

18

GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- 8.1 Procesos de monitoreo y medición de desempeño de la seguridad operacional
- 8.2 Reportes de seguridad
- 8.3 Investigación interna de seguridad
- 8.4 Inspecciones internas
- 8.5 Auditorías
- 8.6 Gestión del cambio

IV. VIGENCIA

20

V. APÉNDICES

APÉNDICE "A"
EVALUACIÓN DE RIESGOS EN LOS AEROPUERTOS/AERÓDROMOS

APÉNDICE "B"
IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

APÉNDICE "C"
ANÁLISIS DEL FALTANTE DEL SMS

APÉNDICE "D"
MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y MITIGACIÓN
DE RIESGO

APÉNDICE "E"
CONTENIDOS DEL MANUAL SMS AEROPUERTOS/AERÓDROMOS

APÉNDICE "F"
FORMULARIO INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL (IPO)

APÉNDICE "G"
DE LAS POLÍTICAS INSTITUCIONALES



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO DE AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE AERÓDROMOS

NORMA AERONÁUTICA

**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE
AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS**

Resolución N° 0801 de fecha 12 septiembre de 2018.

I. PROPÓSITO

Establecer las normas para la implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional para los aeropuertos/aeródromos de uso público, administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

II. ANTECEDENTES

- a) Ley N° 18.916 de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N° 16.752 de 1968, que fija la Organización y Funciones y Establece las Disposiciones Generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 1087 de 1997, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo DAR 11 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 0173 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional que aprueba el Reglamento de Aeródromos DAR 14 y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 222, Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la DGAC y sus modificaciones posteriores.
- f) Resolución Exenta N° 0629 del 06 agosto 2018, que aprueba la Cuarta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento DROF, Departamento Planificación.
- g) Resolución Exenta N° 0110 del 08 febrero 2018, que aprueba la Cuarta edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento DROF, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- h) Resolución Exenta N° 0265 del 29 marzo 2017, que aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 139, Certificación de Aeródromos.

- i) Resolución Exenta N° 01079 del 13 diciembre 2017, que aprueba la Segunda Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos.
- j) Resolución Exenta N° 0267 del 29 marzo 2017, que aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Diseño de Aeródromos.
- k) Doc. OACI 9734-An/959, Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- l) Doc. OACI 9774-An/969, Manual de Certificación de Aeródromos.
- m) Doc. 9859-AN/460, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.
- n) Oficio AP AMB "O" N° 09/2/1255 del 18 mayo 2018, que remite propuesta de modificación de la Norma Aeronáutica DAN 14 04.
- ñ) Resolución Exenta N° 01504 del 29 octubre 2010, que aprueba la Enmienda 1 a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.

III. MATERIA

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 DEFINICIONES

ANÁLISIS DEL FALTANTE

Es un análisis comparativo y documentado, entre las medidas, métodos, procedimientos de seguridad operacional existentes y vigentes dentro del Aeropuerto o Aeródromo, y los requisitos de SMS requeridos en esta norma; lo cual permite interrelacionar los programas, y procedimientos de seguridad operacional actuales y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) que debe implantarse.

AUTORIDAD AEROPORTUARIA

La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la administración del aeródromo.

BASE DE DATOS

Es toda la información que ha sido agrupada de modo organizado.

BIBLIOTECA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Infraestructura adecuada, que concentra y conserva organizadamente la documentación e información que proviene de fuentes abiertas y que dicen relación con la seguridad operacional, tales como: informes de los Estados sobre accidentes e incidentes, estudios de seguridad operacional, libros y revistas de seguridad operacional, actas de conferencias y simposios, videos de instrucción de seguridad operacional, registros, formularios, actas de comité, entre otros. Proporciona parte de la materia prima para el análisis de tendencias de la seguridad operacional.

GESTIÓN DEL RIESGO

Proceso consistente en la administración, identificación, análisis y eliminación, y/o mitigación de riesgos a un nivel aceptable, de aquellos peligros que amenazan las capacidades de un aeropuerto o aeródromo.

INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

En materia de seguridad operacional son evidencias objetivas que al ser representadas determinan si se ha logrado el nivel aceptable de seguridad operacional establecido. Deben ser sencillos y vincularse a los componentes principales del SMS del aeropuerto/aeródromo.

MANUAL DE AERÓDROMO (MA)

Es el documento que reúne todas las capacidades, procedimientos y restricciones técnicas y operativas de un aeropuerto o aeródromo.

MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Instrumento para comunicar las políticas, procesos y procedimientos de seguridad operacional, a todo aeropuerto/aeródromo. Documenta todos los aspectos del SMS, incluyendo la política de seguridad, objetivos, procedimientos y responsabilidades individuales en materia de seguridad operacional.

METAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Son los objetivos de mediano y largo plazo, establecidos en términos numéricos y que se relacionan con el nivel aceptable de la seguridad operacional.

MITIGACIÓN

Medidas que permiten reducir la probabilidad del riesgo.

NIVEL ACEPTABLE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Es la expresión de las metas de seguridad operacional establecidas, constituye un punto de referencia con el cual se puede medir el desempeño en materia de seguridad operacional. Este nivel se expresa mediante los indicadores de seguridad y metas de seguridad operacional.

PELIGRO

Condición, objeto o actividad que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada.

PROBABILIDAD DEL RIESGO

La posibilidad que un evento o condición insegura pueda ocurrir.

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

Conjunto integrado de reglamentos, normas, procedimientos y actividades orientadas a mejorar la seguridad operacional en el sistema aeronáutico nacional.

PROVEEDORES DE SERVICIOS AERONÁUTICOS

En el Sistema Aeronáutico Nacional; los operadores aéreos, organizaciones de mantenimiento aeronáutico, organizaciones responsables del diseño y/o la fabricación de aeronaves, centros de instrucción aeronáutica, servicios de tránsito aéreo, aeropuertos, aeródromos y servicios de ayuda a la navegación (Subdepartamento de Inspección en Vuelo). Existen dos tipos de proveedores:

- a) Los de servicio externo a la DGAC; constituidos por explotadores aéreos, las organizaciones de mantenimiento aeronáutico y los centros de instrucción aeronáutica nacional.
- b) Los de servicio interno de la DGAC; corresponden a los operadores de servicios de tránsito aéreo, los operadores aeroportuarios y el Subdepartamento de Inspección en Vuelo.

RIESGO

La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

SEGURIDAD OPERACIONAL

Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

SEVERIDAD DEL RIESGO

Las posibles consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia desde la peor condición previsible (catastrófica) hasta la más insignificante.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

TOLERABILIDAD DEL RIESGO

Es el criterio relacionado con la probabilidad y severidad del riesgo que la empresa aérea está dispuesta a aceptar o rechazar, con o sin condiciones.

1.2 ACRÓNIMOS

ALARP	El nivel más bajo prácticamente posible.
ALoS	Nivel aceptable de seguridad operacional.
AD	Aeródromo.
AP	Aeropuerto.
ATS	Servicios de tránsito aéreo.
DASA	Departamento Aeródromos y Servicio Aeronáuticos.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
FOD	Daño por objetos extraños.
MA	Manual de Aeródromos.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PNSO	Programa Nacional de Seguridad Operacional (SSP).
SMM	Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.
SMS	Sistema(s) de gestión de la seguridad operacional.
SSEI	Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios.
SSP	Programa de Seguridad Operacional del Estado.

CAPÍTULO 2

ALCANCE DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 Alcance

La presente Norma Aeronáutica es aplicable a los aeropuertos y aeródromos civiles de uso público y administrados por la DGAC.

CAPÍTULO 3

ESTRUCTURA CLAVE DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS AEROPUERTOS/AERÓDROMOS

3.1 Autoridad Responsable

La autoridad aeroportuaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) será responsable de la implementación y aplicación particular del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), velando por el cumplimiento de los estándares de seguridad establecidos por la DGAC.

3.2 Comité de Seguridad Operacional

3.2.1 En los aeropuertos/aeródromos se conformará un Comité de Seguridad Operacional, que tendrá la responsabilidad de fomentar, promover, controlar y mantener el SMS y la mejora continua del sistema. Dicho comité estará formado por personal de diferentes áreas de la unidad aeroportuaria:

- a) Jefe del Aeropuerto/Aeródromo, quien lo presidirá o quien lo subrogue.
- b) Encargado de Seguridad Operacional Aeroportuaria.
- c) Jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo o quien lo subrogue.
- d) Encargado de Seguridad Operacional de los Servicios de Tránsito Aéreo o quien lo subrogue.
- e) Jefe de Operaciones o quien lo subrogue.
- f) Encargado AGA o quien lo subrogue.
- g) Jefe de los Servicios de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios o quien lo subrogue.
- h) Jefe de Seguridad Aeroportuaria o quien lo subrogue.
- i) Jefe de Telecomunicaciones y Electrónica o quien lo subrogue.
- j) Jefe de Meteorología o quien lo subrogue.
- k) Cualquier otro representante que la autoridad aeroportuaria considere pertinente.

3.2.2 Dentro del análisis efectuado por el Comité se debe determinar lo siguiente:

- a) Riesgos y peligros detectados.
- b) Tendencias o regularidad y ocurrencia.
- c) Se debe incluir la medida adoptada para su solución.
- d) Cuando las medidas adoptadas para dar solución al problema signifiquen una duración prolongada en el tiempo o implique la adopción de un conjunto de actividades se debe incluir un seguimiento del mismo estableciendo fechas y plazos de cumplimiento.

3.2.3 El Comité deberá reunirse en forma periódica, al menos bimensualmente. Las decisiones tomadas serán documentadas en actas y puestas en conocimiento, de acuerdo a los niveles requeridos y al ámbito de acción que se trate.

3.3 Funciones del Comité de Seguridad Operacional

El Comité de Seguridad Operacional será responsable de las siguientes funciones específicas:

- a) Revisar continuamente el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, evaluando su adecuación y eficacia, proponiendo las modificaciones que permitan la mejora continua y el logro de las metas y objetivos del mismo.
- b) Tomar conocimiento de los niveles de cada peligro detectado, observaciones y oportunidades de mejora.
- c) Recolectar y evaluar datos relacionados con la seguridad operacional.
- d) Verificar que se efectúen los análisis de causa de manera oportuna y eficaz.
- e) Verificar que la consolidación, análisis y reporte de los datos se ajuste a los períodos establecidos por el SMS.
- f) Proponer e impulsar las acciones de mitigación tanto correctivas como preventivas que afecten al aeropuerto o aeródromo.
- g) Establecer el trámite formal a las mismas y a las propuestas de mitigación, edición y/o elaboración de medidas tendientes a adoptar por el sistema. Todo lo anterior deberá quedar registrado para lo cual el aeropuerto/aeródromo podrá utilizar algunos de los formularios de registros existentes en otros sistemas de gestión.
- h) Proponer medidas para la promoción del SMS y de la seguridad operacional en el aeropuerto/aeródromo.
- i) Conocer y revisar los resultados de las auditorías practicadas al sistema, realizando la evaluación correspondiente, aprobando las acciones correctivas y/o preventivas que deberán observarse para lograr los objetivos.
- j) Facilitar la capacitación continua del personal en materias del SMS.
- k) Otras funciones que sean adecuadas para el correcto funcionamiento del SMS.

3.4 Responsabilidades de la Autoridad Aeroportuaria

La Autoridad Aeroportuaria de la DGAC será responsable de las siguientes funciones específicas:

- a) Presidir el Comité de Seguridad Operacional Local, asegurando que los problemas, observaciones y sugerencias derivadas de él, tengan el adecuado tratamiento, cumpliéndose los planes y acciones de mitigación que correspondan.
- b) Promover la cultura organizacional de seguridad operacional en todo el personal del aeropuerto/aeródromo y la mejora continua de los servicios aeroportuarios.
- c) Disponer y gestionar los recursos humanos, financieros y materiales para la solución de los problemas de seguridad operacional y el mantenimiento de los estándares definidos por la DGAC, en el ámbito de su competencia.
- d) Coordinar con la autoridad responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en la DGAC, las acciones que sean requeridas para la implementación del SMS aeroportuario.

3.5 Encargado de Seguridad Operacional Aeroportuaria

- 3.5.1 En cada aeropuerto/aeródromo existirá un Encargado designado por resolución de la autoridad aeroportuaria, quien será responsable de la implementación, administración y canalización de la información y documentación que genere el SMS. Además, deberá mantener actualizado el Manual de Seguridad Operacional dentro de la respectiva parte del Manual del Aeródromo/Aeropuerto.
- 3.5.2 En los aeródromos cuyo tamaño organizacional no amerite la conformación de un Comité de Seguridad Operacional, sus responsabilidades podrán ser asumidas por el Encargado de Seguridad Operacional Aeroportuaria.
- 3.5.3 El Encargado de Seguridad Operacional será responsable de las siguientes funciones específicas:
- a) Administrar la implementación del SMS.
 - b) Integrar el Comité de Seguridad Operacional.
 - c) Recibir y presentar al Comité de Seguridad Operacional, para su análisis, los informes de seguridad presentados por los usuarios.
 - d) Facilitar y colaborar con la identificación de peligros y el análisis y gestión de los riesgos.
 - e) Difundir materias del SMS a nivel aeroportuario.
 - f) Monitorear y controlar que se lleven a cabo las acciones correctivas.
 - g) Mantener actualizada la documentación de seguridad operacional.
 - h) Proponer y promover el entrenamiento en gestión de seguridad operacional para el personal del aeropuerto/aeródromo.
 - i) Asesorar a la autoridad aeroportuaria en el ámbito de acción del SMS.
 - j) Otras funciones que le sean requeridas en el ámbito del SMS.

CAPÍTULO 4

GESTIÓN DE LA COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AEROPUERTO/AERÓDROMO

4.1 Comunicación de la seguridad operacional

4.1.1 La autoridad del Aeropuerto/Aeródromo es responsable de la existencia de los medios formales necesarios para generar y mantener la necesaria comunicación sobre seguridad operacional, que asegure que todo el personal tiene pleno conocimiento del SMS, para difundir información crítica respecto de la seguridad operacional, y para informar por qué se toman determinadas medidas de seguridad operacional y por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

4.1.2 El vehículo de comunicación más importante con que cuenta el operador de aeródromo para la comunicación sobre la gestión de la seguridad operacional es el Manual de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMSM), instrumento clave para comunicar el enfoque del Aeropuerto/Aeródromo sobre la gestión de la seguridad operacional a toda la organización.

4.1.3 La información de seguridad operacional obtenida mediante reportes será canalizada al área o persona competente, quien deberá efectuar de forma inmediata la investigación correspondiente, evaluará su riesgo y determinará las acciones y recomendaciones para su solución poniéndolas a disposición de la autoridad aeroportuaria para su conocimiento y análisis.

4.1.4 El Encargado de SMS en el Aeropuerto/ Aeródromo, a cargo de la administración diaria del SMS será quien recopile y proponga las materias de difusión del estado de la gestión de la seguridad operacional. Se trata de información actualizada que haga que el SMS sea sistemáticamente visible en todos los aspectos de las operaciones del Aeropuerto/Aeródromo que apoyan la provisión de servicios. Esto incluye no solo la comunicación actualizada sobre los objetivos de seguridad operacional, sino también comunicación periódica sobre la evaluación de la performance de seguridad operacional del SMS, incluyendo indicadores y metas de performance de seguridad operacional y sus logros. Igualmente, las enseñanzas y lecciones en SMS.

4.1.5 Para el cumplimiento de los requisitos en cuanto a seguridad operacional, obtenidas de investigaciones oficiales o internas, casos de estudio, o intercambio de experiencias, tanto internamente como con otros proveedores de servicios, es necesario definir las fuentes de comunicación de Peligros y Riesgos y que necesariamente son los elementos esenciales para la comunicación y deben ser objeto de divulgación como lo son los reportes de Seguridad Operacional.

4.2 Reportes de seguridad operacional

4.2.1 Los reportes de Seguridad Operacional podrán ser realizados tanto en forma escrita, utilizando el formulario correspondiente; o de manera verbal, para lo cual bastará que la información sea comunicada a un funcionario de la DGAC integrante del aeropuerto/aeródromo, quien completará el registro correspondiente.

4.2.2 El aeropuerto/aeródromo contará con un sistema de reportes de seguridad operacional, como herramienta para la identificación de peligros. Para dicho objetivo, se podrán utilizar los siguientes instrumentos de uso interno:

- a) Formulario de Notificación de Incidentes SSEI (R- SSEI-017).
- b) Reporte de Notificación de Choques con Aves (R- SSEI-035).
- c) Reportes de Incidentes HAZMAT (R- SSEI-036).
- d) Reporte de Fases de Emergencia que Involucran aeronaves (R- SSEI-28).
- e) Reporte de Notificación Error Operacional AVSEC (R-AVSEC-016).
- f) Reporte Informe Notificación de Amenaza (R-AVSEC-010).
- g) Informe Preliminar de Mercancía Peligrosa (R-AVSEC-07).
- h) Sistema Anónimo de Reportes de Seguridad en Vuelo (SARSEV).

4.2.3 Se podrán utilizar los siguientes instrumentos de uso externo:

- a) Informe de Peligro Operacional (IPO).
- b) Sistema Anónimo de Reportes de Seguridad Operacional en Vuelo (SARSEV).

4.2.4 En el Sistema Anónimo de Reportes de Seguridad en Vuelo (SARSEV), el reporte podrá ser realizado por personal aeronáutico, ingresando al sitio www.sarsev.cl, completando el formulario respectivo.

4.3 Gestión de los reportes de seguridad operacional

4.3.1 El aeropuerto/aeródromo implementará un sistema de reporte voluntario, el cual tendrá como finalidad comunicar las desviaciones a la norma, garantizar la gestión de la seguridad operacional e incentivar al personal aeronáutico o cualquier persona relacionada con el medio aeronáutico, que a juicio propio observe un riesgo, discrepancia o deficiencia que involucre eventos no tolerables a la seguridad operacional

4.3.2 El objetivo primordial del reporte será promover la seguridad operacional a través de una cultura positiva de reporte voluntario, diseñada específicamente para la identificación de deficiencias y debilidades del sistema, a partir de esto, el mejoramiento del sistema, en pro de una gestión eficaz del riesgo.

4.3.3 El reporte se hará efectivo completando el formulario de Informe de Peligro Operacional (IPO). (Véase Apéndice "F").

4.3.4 El reporte deberá ser utilizado para informar situaciones de peligro operacional como:

- a) Definición de funciones y responsabilidades del personal del aeropuerto, operadores aéreos y proveedores de servicios.
- b) Aspectos reglamentarios.
- c) Situaciones operacionales y técnicos, tales como:
 - Detección de FOD en pista(s) o calles de rodajes.
 - Deficiencias de los sistemas de ayudas a la aeronavegación y ayudas visuales.

- Sucesos en el área de maniobras.
- Deficiencia de la implementación del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios.
- Problemas de seguridad durante el embarque y desembarque de pasajeros.
- Incidentes o problemas de transporte o almacenamiento de mercancías peligrosas.
- Cualquier otra situación que potencialmente afecte la seguridad operacional.

- 4.3.5 El reporte podrá ser realizado por personal DGAC, personal de compañías aéreas, funcionarios de servicio públicos o cualquier otra persona que detecte problemas o situaciones que pueda poner en riesgo la seguridad operacional.
- 4.3.6 Los reportes podrán ser realizados tanto en forma escrita, utilizando el formulario correspondiente o de manera verbal, para lo cual bastará que la información sea comunicada a un funcionario de la DGAC integrante del aeropuerto/aeródromo, quien completará el IPO correspondiente.
- 4.3.7 La información de seguridad operacional obtenida mediante reporte será canalizada al área o persona competente, quien deberá efectuar de forma inmediata la investigación correspondiente, evaluará su riesgo y determinará las acciones y recomendaciones para su solución poniéndolas a disposición de la autoridad aeroportuaria para su conocimiento y análisis.
- 4.3.8 Las acciones adoptadas serán informadas a quien haya notificado el riesgo y a la comunidad aeroportuaria.

CAPÍTULO 5

CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

5.1 De la Capacitación

Deberá dejarse constancia documental de todas las acciones de capacitación SMS.

CAPÍTULO 6

MANUAL SMS DE AEROPUERTO/AERÓDROMO

6.1 Manual del SMS

- 6.1.1 El Manual SMS del aeropuerto/aeródromo es el documento básico en el que se detalla la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos y todas aquellas disposiciones que, en materia de seguridad operacional, aplica el operador de aeródromo y que permiten la operación en el aeropuerto/aeródromo de forma segura.
- 6.1.2 El Manual de gestión de seguridad operacional deberá reflejar el estado del SMS. El Encargado de Seguridad Operacional será el responsable de la elaboración del Manual de Gestión de la Seguridad Operacional. Este manual debe redactarse de modo que refleje los fines y procesos del SMS; por lo tanto, un cambio importante en el SMS exigirá su actualización.
- 6.1.3 El Manual de gestión de seguridad operacional debe ser tan breve y conciso como sea posible. Toda la información que cambia periódicamente debe figurarse en apéndices.
- 6.1.4 El Manual de gestión de seguridad operacional de la organización debe proporcionar la orientación necesaria para incorporar todas las actividades de seguridad operacional de la organización en un sistema integrado y coherente.
- 6.1.5 El Manual de la Seguridad Operacional del aeropuerto/aeródromo formará parte del Manual de Aeródromo (MA).

6.2 Control de documentos

El operador de aeródromo debe implementar una biblioteca física o virtual, donde pueda mantener una adecuada ubicación, disposición y administración de la documentación que se desprende del SMS. A los documentos de esta biblioteca debe tener acceso todo el personal de la Organización.

6.3 Registros

Teniendo en cuenta que el SMS genera una gran cantidad de información, cada organización debe mantener trazabilidad de la información, clasificación y facilidad de consulta con el fin de contar con herramientas para la gestión de riesgos, auditorías y cualquier otra actividad que se relacione directamente con la Seguridad Operacional.

CAPÍTULO 7

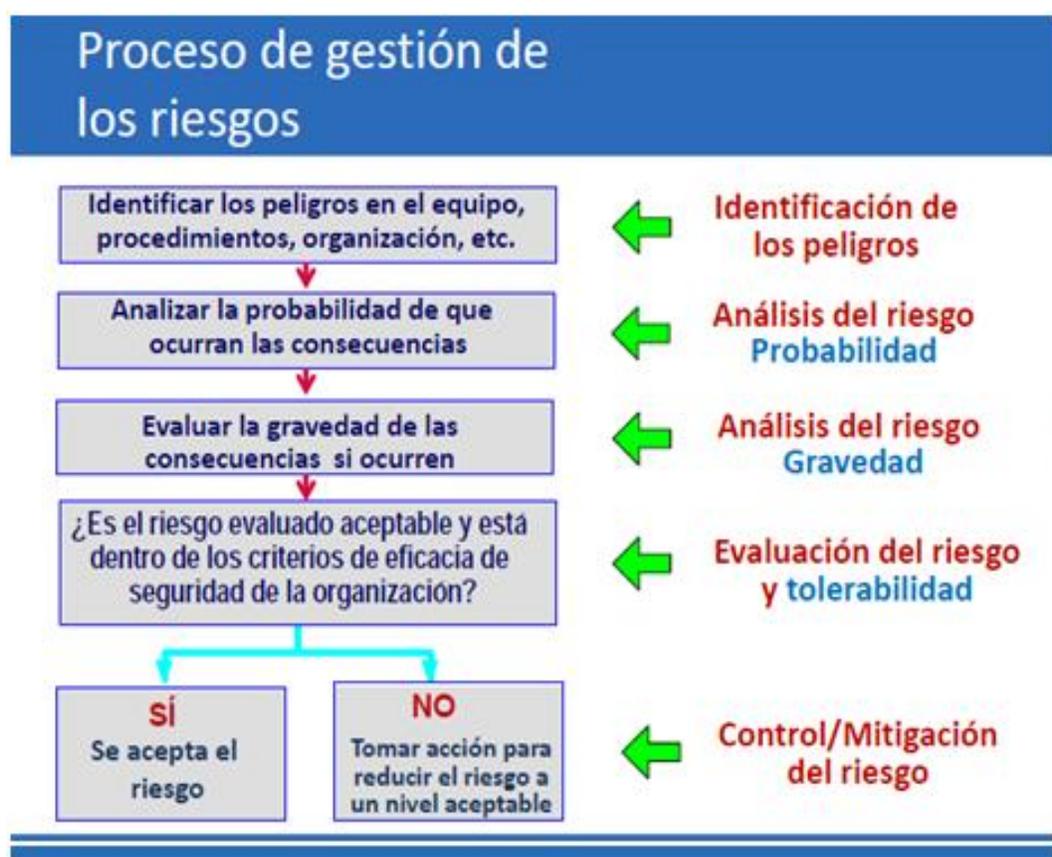
GESTIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

7.1 Identificación y Gestión de Riesgos

El operador de aeródromo debe desarrollar y mantener un sistema de recolección y procesamiento de datos de seguridad operacional, con el fin de proporcionar información que contribuya a la identificación de peligros y al análisis, evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional. Este sistema debe considerar la utilización de métodos de recolección de datos de seguridad operacional y de análisis de tipo: reactivo, proactivo y predictivo.

7.2 Identificación de peligros

El operador de aeródromo debe elaborar y mantener actualizado medios formales y eficaces para recopilar, registrar, actuar y generar retroalimentación de datos acerca de los peligros operacionales, los cuales pueden basarse en una combinación de los métodos de análisis y recolección de datos reactivos, proactivos y predictivos. Los medios formales de recolección de datos de seguridad operacional indicados, deben incluir sistemas de reportes obligatorios, voluntarios, confidenciales y anónimos.



Cada aeropuerto/aeródromo deberá identificar sus peligros, los cuales deberían estar asociados a las siguientes categorías:

- a) Trabajos en el área de movimiento.
- b) Movimiento de aeronaves, vehículos y personas en el área de movimiento.
- c) Inspección de pista.
- d) Seguridad aeroportuaria.
- e) Normativa aeronáutica.
- f) Restricciones de ruido.
- g) Cruces de pista(s) o calle(s) de rodaje(s).
- h) Obstáculos en las inmediaciones del aeropuerto/aeródromo.
- i) Fauna silvestre.
- j) Características físicas y/o diseño del área de movimiento.
- k) Meteorología.
- l) Servicios y suministro de apoyo en tierra a las aeronaves.
- m) Mantenimiento y chequeo de ayudas visuales y radioayudas.
- n) Embarque y desembarque de pasajeros.
- o) Otros.

7.3 Base de datos Seguridad de Operacional

La base de datos de seguridad facilita diferentes tipos de análisis estadísticos, incluidos los gráficos sobre el número de casos, los niveles de riesgo y las tasas, ordenados por diversos criterios. Este tipo de análisis puede conducir algún tipo de acción, incluso antes de que un problema de seguridad sea formalmente planteado y se ha hecho una evaluación más formal de riesgos. El análisis de base de datos la seguridad también proporcionará medidas para controlar el rendimiento de la seguridad.

7.4 Métodos para la identificación de peligros

7.4.1 Para la identificación de peligros se puede utilizar, de acuerdo a la información que se posea, cualquiera de los tres métodos siguientes, no siendo excluyentes:

- a) Método Reactivo
- b) Método Proactivo
- c) Método Predictivo

7.4.1.1 Método Reactivo

Se basa en el histórico de incidentes o accidentes que han ocurrido dentro de la dependencia. Para esto es necesario que cada aeropuerto/aeródromo elabore un listado de peligros los que se deben incluir en la Matriz de Riesgos, considerando para ello los datos disponibles relacionados con incidentes o accidentes que hayan ocurrido. Posterior y en la misma matriz, se debe clasificar que tipo de peligro se trata. De igual forma se deben contabilizar la cantidad de veces que este peligro derivó en un accidente o incidente. Del mismo modo se debe indicar el método utilizado para la detección del peligro, para este caso Reactivo.

7.4.1.2 Método Proactivo

Se basa en la búsqueda de peligros en las actividades del aeropuerto/aeródromo, con el fin de detectar riesgos asociados y proponer medidas para la mitigación de estos, antes de que se transformen en un incidente.

7.4.1.3 Método Predictivo

El método predictivo captura la actuación del sistema como sucede en las operaciones normales en tiempo real para identificar posibles problemas futuros.

7.5 Definición de nivel aceptable de seguridad del aeropuerto/aeródromo

7.5.1 El Nivel Aceptable de Seguridad Operacional, se debe expresar en términos de los indicadores de seguridad y metas de seguridad operacional.

7.5.2 El Nivel Aceptable de Seguridad Operacional, lo establecerá la DGAC, este nivel será como mínimo el cumplimiento estricto de toda la normativa aeronáutica aplicable.

7.6 Coordinación del plan de respuesta ante emergencias

El aeropuerto/aeródromo debe asegurar la coordinación de los distintos planes de respuesta a las emergencias, de tal manera que permita una transición ordenada y eficiente de las operaciones normales, identificando peligros y gestionando el riesgo derivado de la aplicación del plan de emergencia y el reinicio a las operaciones aéreas.

7.7 Planificación y estrategias de implantación del SMS

El Encargado de Seguridad Operacional deberá elaborar y proponer la modalidad y estrategias de implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos que permitan eficazmente el cumplimiento de los requisitos de seguridad.

CAPÍTULO 8

GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

8.1 Procesos de monitoreo y medición de desempeño de la seguridad operacional

8.1.1 El aeropuerto/aeródromo deberá desarrollar y mantener medios para verificar la eficacia de la seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. La eficacia de la seguridad operacional de la organización se verificará en referencia a los indicadores y las metas de eficacia de la seguridad operacional aeroportuaria.

8.1.2 Para mantener un adecuado nivel de desempeño de la seguridad operacional del aeropuerto/aeródromo, se podrán utilizar, entre otros, los siguientes medios:

- a) Sistemas reportes de seguridad.
- b) Investigaciones internas de seguridad.
- c) Auditorías.

8.2 Reportes de seguridad

8.2.1 La información obtenida mediante los distintos registros será procesada y analizada por el Comité de Seguridad Operacional.

8.2.2 La información de seguridad operacional procesada servirá de base para determinar y detectar tendencias y aspectos que afecten la seguridad operacional del aeropuerto/aeródromo.

8.2.3 Toda la información generada será ingresada al registro de seguridad operacional, donde formará parte del registro de hallazgos e información de seguridad operacional del aeropuerto/aeródromo. Esta información además será remitida a nivel central para alimentar la base de datos nacional de seguridad operacional.

8.2.4 El Encargado de Seguridad Operacional informará los resultados obtenidos en las investigaciones u otras actividades de seguridad operacional a quien lo haya reportado y en el aeropuerto/aeródromo.

8.3 Investigación interna de seguridad

Cuando el Comité de Seguridad Operacional determine la existencia de un riesgo para la seguridad operacional o que dado la periodicidad en la ocurrencia aumentan los niveles de riesgos, se deberá iniciar un proceso de investigación para identificar las causas y factores contribuyentes.

8.4 Inspecciones Internas

8.4.1 Cada unidad aeroportuaria debe establecer un sistema documentado de inspección interna de seguridad para verificar el grado de cumplimiento de las disposiciones aplicables localmente.

- 8.4.2 En las inspecciones se deberán constatar, entre otros, los siguientes aspectos:
- Si los procedimientos establecidos están siendo cumplidos correctamente.
 - Logro de las metas establecidas en seguridad operacional de cada una de las áreas involucradas.
 - Nivel de competencias y capacitación del personal.
 - Generación y actualización de la documentación requerida por el sistema.

8.4.3 Para cada inspección se debe nominar un Inspector o un equipo de Inspectores.

8.4.4 Los informes de inspecciones serán entregados a la autoridad aeroportuaria y analizados por el Comité de Seguridad Operacional Local.

8.5 Auditorías

Una vez finalizado el proceso de implementación, y como parte integrante de la gestión de riesgos, se establecerá un programa continuo de auditorías a las dependencias, las que serán ejecutadas por el Departamento Auditoría Interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

8.6 Gestión del cambio

8.6.1 El aeropuerto/aeródromo deberá desarrollar y mantener un proceso formal para identificar los cambios que puedan afectar los servicios facilitados.

8.6.2 Cada unidad aeroportuaria debe identificar peligros que puedan surgir con motivo de la introducción de cambios en el ambiente operacional y que puedan afectar la seguridad operacional, estableciendo las barreras que permitan mantener un nivel aceptable de seguridad, antes de poner en ejecución los cambios.

8.6.3 Se deberán readecuar las medidas o barreras de mitigación de riesgos, que no sean necesarios producto de la introducción de cambios en el entorno operacional.

8.6.4 Se deberá tener en cuenta que los cambios pueden:

- Introducir nuevos peligros.
- Impactar la utilidad de la mitigación del riesgo.
- Afectar la mitigación del riesgo.

8.6.5 La fuente de cambios puede ser:

- Externos:
 - Cambio de los requisitos reglamentarios.
 - Seguridad aeroportuaria.
 - Reorganización del control de tránsito aéreo.
- Internos:
 - Cambios de administración.

- Nuevo equipamiento.
- Nuevos procedimientos.
- Nuevo personal.

IV.- VIGENCIA

La presente Norma Aeronáutica entrará en vigencia a contar de la fecha de la resolución respectiva.

APÉNDICE “A”

EVALUACIÓN DE RIESGOS EN LOS AEROPUERTOS/AERÓDROMOS

1. Identificación de peligros

La identificación de peligros es el acto de la identificación de cualquier condición con el potencial de ocasionar lesiones al personal, daño al equipo o estructuras, pérdida de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita. Esto incluye cualquier condición que contribuya a la liberación de una aeronave que no tenga la capacidad de realizar un vuelo o a la operación de una aeronave de una manera insegura. (Matriz de identificación de peligros)

2. Análisis de peligros

2.1 El análisis de riesgos es el proceso mediante el cual se identifican los riesgos asociados a cada peligro y se determina su tolerabilidad, en función de la probabilidad de que un hecho o situación de peligro pueda ocurrir y la severidad de las consecuencias.

2.2 Los riesgos son las consecuencias potenciales de un peligro, medidas en términos de probabilidad y severidad. Los riesgos siempre están asociados a los peligros, y en función del tipo de peligro que se esté analizando.

2.3 Para completar el análisis de riesgos se deben seguir los siguientes pasos:

- (a) Identificación de riesgos potenciales.
- (b) Determinación de la probabilidad del riesgo.
- (c) Determinación de la severidad del riesgo.
- (d) Determinación de la tolerabilidad del riesgo.

2.3.1 Identificación de riesgos potenciales

Para cada uno de los peligros detectados en las distintas zonas inspeccionadas se identificarán sus riesgos asociados. Para ello se analiza cómo puede afectar el peligro a la seguridad de las operaciones, que son:

- Circulación de aeronave en plataforma.
- Estacionamiento.
- Asistencia a la aeronave en tierra.
- Circulación de vehículos.

Para un mismo peligro, se pueden obtener distintos riesgos.

2.3.2 Determinación de la probabilidad del riesgo

Una vez determinados los posibles riesgos existentes para cada peligro, el siguiente paso es determinar la probabilidad de los mismos.

La probabilidad de que un accidente/ incidente suceda se puede determinar tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Para analizar algunos de los riesgos se podrán utilizar análisis numéricos (método cuantitativo) en los que se hace un ajuste estadístico de los datos históricos referidos a accidentes e incidentes relacionados con el escenario de análisis.

Sin embargo, es conveniente aclarar que los datos de accidentes/ incidentes suelen ser escasos y no bastan para elaborar un análisis cuantitativo preciso de todos los riesgos que pueden existir en el aeropuerto, por lo que en la mayoría de los casos se deberá aplicar la experiencia previa para realizar un juicio sobre la probabilidad de que suceda un accidente/ incidente (método cualitativo).

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

Matriz de probabilidad de los riesgos de seguridad operacional

2.3.3 Determinación de la severidad del riesgo

La severidad se establecerá en base a categorías que son cualitativas y para clasificar en cuál de ellas se encuentra el riesgo se aplicarán criterios basados fundamentalmente en la experiencia previa y en bases de datos de accidentes /incidentes.

Severidad de los eventos		
Definiciones de aviación	Significado	Valor
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Equipo destruido. ➤ Varias muertes. 	A
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Una gran reducción de los márgenes de seguridad operacional, estrés físico o una carga de trabajo tal que ya no se pueda confiar en los explotadores para que realice tareas con precisión por completo. ➤ Lesiones graves. ➤ Daño importante al equipo. 	B
Grave	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional. ➤ Una reducción en la capacidad de los explotadores para tolerar condiciones de operaciones adversas como resultado de un aumento en la en la carga de trabajo o como resultado de condiciones que afecten su eficiencia. 	C
Leve	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Molestias. ➤ Limitaciones operacionales. ➤ Uso de procedimientos de emergencia. ➤ Incidente leve. 	D
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pocas consecuencias. 	E

Matriz de severidad de los riesgos de seguridad operacional

2.3.4 Determinación de la tolerabilidad del riesgo

Una vez determinadas la probabilidad y la severidad de los riesgos asociados a cada uno de los peligros identificados, se trata de determinar la tolerabilidad del riesgo existente. Para realizar esta tarea, se ha definido la Matriz de tolerabilidad, en la que se expresa la aceptabilidad de los riesgos en función de la probabilidad y la severidad.

Probabilidad del riesgo	Gravedad 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
Sumamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

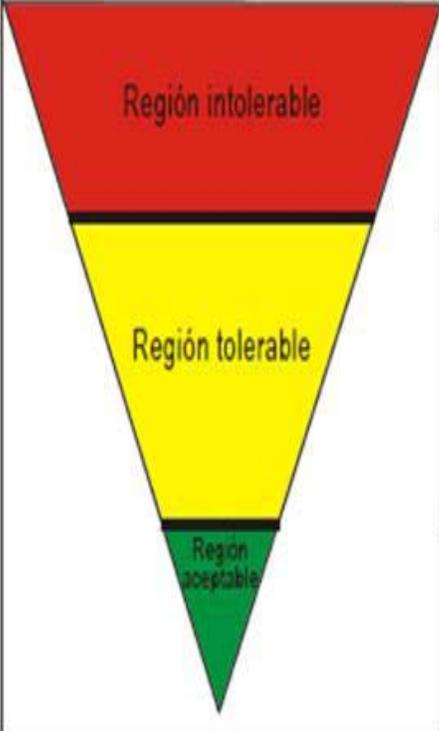
Matriz de tolerabilidad de los riesgos de seguridad operacional

2.3.5 Aceptación del Riesgo

Se han establecido tres categorías de tolerabilidad de los riesgos:

- **Aceptable:** el nivel de riesgo asociado al peligro puede ser aceptado por el aeropuerto sin recurrir a ninguna acción para reducirlo o eliminarlo. Los riesgos que se clasifican así introducen un nivel de riesgo bajo en la operación y se considera que están adecuadamente controlados con las medidas que ya se toman en el aeropuerto. No obstante, siempre se recomienda tomar medidas para reducir el riesgo a un nivel tan bajo como prácticamente sea posible (As Low As Reasonably Practical, ALARP) o si la normativa lo exige.
- **No tolerable:** el riesgo es demasiado elevado como para que el aeropuerto lo pueda aceptar. Un riesgo clasificado en esta categoría debe ser mitigado hasta un nivel tan bajo como prácticamente sea posible (As Low As Reasonably Practical, ALARP). Tras la mitigación debe caer en la categoría de Aceptable o Tolerable, pero nunca quedarse como no tolerable.
- **Tolerable:** en este caso el riesgo asociado al peligro no es no tolerable, pero se encuentra en una zona que requiere una especial atención. Cuando un riesgo cae en esta clasificación se deben tomar las medidas de mitigación que se consideren factibles para reducir el riesgo hasta un nivel tan bajo como prácticamente sea

posible (As Low As Reasonably Practical, ALARP), pasando el riesgo a la categoría de Aceptable o manteniéndose como Tolerable.

Descripción de la tolerabilidad	Índice de riesgo evaluado	Criterios sugeridos
 <p>Región intolerable</p>	<p>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</p>	<p>Inaceptable según las circunstancias existentes</p>
<p>Región tolerable</p>	<p>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A</p>	<p>Aceptable según la mitigación de riesgos. Puede necesitar una decisión de gestión.</p>
<p>Región aceptable</p>	<p>3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E</p>	<p>Aceptable</p>

Matriz de aceptabilidad del riesgo

APÉNDICE “B”

IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

El Operador de Aeródromo elaborará y mantendrá actualizado un Plan de implementación del SMS en el que se defina el enfoque de la organización respecto a la gestión de la seguridad operacional, garantizando el cumplimiento de la organización en términos de seguridad operacional.

El SMS implementado, deberá estar basado en un enfoque sistemático de la seguridad operacional, a fin de mantener la operación del aeródromo en condiciones seguras.

El Plan de implementación del SMS de la organización debe contar con el respaldo total del ejecutivo responsable, deberá ser visible, claro, preciso y de conocimiento de todo el personal.

I. IMPLEMENTACIÓN POR ETAPAS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- (1) El operador de aeródromo desarrollará y mantendrá un plan de implementación del SMS por fases, el cual definirá la aproximación para gestionar la seguridad operacional de manera de satisfacer las necesidades de la organización. Este plan será refrendado por el ejecutivo responsable del aeropuerto/aeródromo.
- (2) El ejecutivo responsable del operador de aeródromo designará un *grupo de planificación* conformado por personal operativo clave de la organización, para el diseño, desarrollo e implementación del SMS. El encargado de seguridad operacional designado, será parte del grupo de planificación.
- (3) El grupo de planificación será responsable de elaborar una estrategia y un plan de implementación del SMS que satisfará las necesidades de la organización en materia de seguridad operacional.
- (4) El operador de aeródromo, como parte del desarrollo del plan de implementación del SMS, completará una descripción de su sistema, por procesos, incluyendo lo siguiente:
 - A. las interacciones del SMS con otros sistemas en el sistema de transporte aéreo comercial;
 - B. las funciones del sistema;
 - C. las consideraciones del desempeño humano requeridas para la operación del sistema;
 - D. los componentes “hardware” del sistema;
 - E. los componentes “software” del sistema;

- F. los procedimientos que definen las guías para la operación y el uso del sistema;
 - G. el entorno operacional; y
 - H. los productos y servicios contratados o adquiridos.
- (5) Asimismo, el operador de aeródromo, como parte del desarrollo del plan de implementación del SMS, completará un análisis del faltante, para:
- A. Identificar los recursos, arreglos y las estructuras de seguridad operacional que pueden existir a través de su organización comparados con los necesarios para el funcionamiento del SMS; y
 - B. Determinar los recursos adicionales, estructuras y arreglos de seguridad operacional re-queridas para la implementación y mantenimiento del SMS de su organización.

II. FASES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

FASE 1

A. Compromiso y responsabilidad de la gestión

1. Identificar al ejecutivo responsable del SMS
2. Establecer un equipo de implementación del SMS
3. Definir el alcance del SMS
4. Realizar un análisis de brechas de SMS

B. Desarrollo del Plan de Implementación del SMS

1. Desarrollar un plan de implementación del SMS

C. Nombramiento del personal de seguridad operacional

1. Identificar la persona de SMS clave (Encargado SMS) dentro de la organización que será responsable de administrar el SMS en nombre del ejecutivo responsable.
2. Establecer la oficina de servicios de seguridad operacional responsable de la administración y el mantenimiento del SMS.

D. Capacitación y educación

1. Establecer un programa de capacitación de SMS para el personal, con prioridad para el equipo de implementación del SMS.
2. Desarrollar la capacitación de la seguridad operacional, considerando:
 - a) la capacitación inicial (seguridad operacional general) específica del trabajo; y,

b) la capacitación recurrente.

E. Comunicación de la Seguridad Operacional

1. Iniciar canales de comunicación del SMS/seguridad operacional.
2. Folletos informativos, noticias y boletines de seguridad operacional; y
3. Sitios web, correo electrónico.

FASE 2

A. Compromisos y responsabilidades de la gestión

1. Establecer la política y los objetivos de Seguridad Operacional.

B. Responsabilidades de la Seguridad Operacional

1. Definir las responsabilidades de la gestión de la seguridad operacional en los departamentos pertinentes de la organización.
2. Establecer un mecanismo /comité de coordinación de SMS/seguridad operacional.
3. Establecer un Grupo de Acción de seguridad operacional (SAG) por departamento/división, donde corresponda.

C. Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencia

1. Establecer un plan de respuesta ante emergencias.

D. Documentación del SMS

1. Iniciar el desarrollo progresivo de un documento/manual de SMS y otra documentación de respaldo.

FASE 3

A. Identificación de peligros

1. Establecer un procedimiento de notificación de peligros voluntaria.
2. Establecer un programa/plan para la revisión sistemática de todos los procesos/equipos relacionados con la seguridad.
3. Establecer un proceso para la priorización y asignación de peligros identificados para la mitigación de riesgos.

B. Evaluación y mitigación de riesgos de Seguridad Operacional

1. Establecer procedimientos de gestión de riesgos de la seguridad operacional.
2. Desarrollar y adoptar matrices de riesgos de seguridad operacional.

3. Incluir matrices de riesgos de seguridad operacional adoptados e instrucciones asociadas en el material de capacitación de la gestión de riesgos o SMS de la organización.

C. Control y medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional

1. Establecer procedimientos de notificación e investigación de sucesos.
2. Establecer un sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para los resultados de alto impacto.
3. Desarrollar SPI (Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional) de alto impacto y una configuración de objetivos y alertas asociada.

D. Gestión del cambio

1. Establecer un procedimiento de gestión de cambio que incluye la evaluación de riesgos de seguridad operacional.
2. Garantizar que los procedimientos de la gestión de cambio cumplan con su objetivo.

E. Mejora continua del SMS

1. Desarrollar formularios para las evaluaciones internas.
2. Establecer un programa interno de auditoria de la calidad.
3. Establecer un programa externo de auditoria de la calidad.
4. Desarrollar documentación pertinente para el aseguramiento de la seguridad operacional.

FASE 4

A. Compromiso y responsabilidad de la gestión

1. Mejorar el procedimiento disciplinario/la política existente con una debida consideración de los errores o las equivocaciones accidentales de las infracciones deliberadas o graves.

B. Identificación de Peligros

1. Integrar los peligros identificados a partir de los informes de investigación de sucesos con el sistema de notificación de peligros voluntaria.
2. Integrar procedimientos de identificación de peligros y gestión de riesgos con el SMS del subcontratista o el cliente, donde corresponda.

C. Control y medición del rendimiento en materia de Seguridad Operacional

1. Mejorar el sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional para incluir eventos de bajo impacto.

2. Desarrollar SPI (Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional) de bajo impacto y una configuración de objetivos/alertas asociada según corresponda (ALoSP maduro).

D. Mejora continua del SMS

1. Establecer programas de auditoria de SMS o integrarlos en programas de auditoria internos y externos existentes.
2. Establecer otros programas de revisión/estudio de SMS operacional, donde corresponda.

E. Capacitación y educación

1. Garantizar que se haya completado el programa de capacitación de SMS para todo el personal pertinente.

F. Comunicación de Seguridad Operacional

1. Promover la distribución e intercambio de información de la seguridad operacional de forma interna y externa.

G. Elementos del SMS implementados progresivamente a través de las Fases 1 a 4

1. Documentación del SMS.
2. Capacitación, educación y comunicación de la seguridad operacional.

TABLA A – Las 4 fases de implantación de un SMS

FASE 1	FASE 2	FASE 3	FASE 4
<p>1. Elemento 1.1 (i) a. Identificar al Ejecutivo Responsable. b. Crear el equipo de implantación del SMS. c. Definir el alcance del SMS. d. Realizar el análisis de las brechas.</p> <p>2. Elemento 1.5 (i) a. Desarrollar el plan de implantación del SMS.</p> <p>3. Elemento 1.3 a. Designar a la persona responsable por la oficina de seguridad y la administración del SMS.</p> <p>4. Elemento 4.1 (i) a. Desarrollar el programa de capacitación del SMS para todo el personal, y con prioridad para el personal a cargo de la implantación del SMS.</p> <p>5. Elemento 4.2 a. Iniciar los canales de comunicación del SMS</p>	<p>6. Elemento 1.1 (ii) a. Definir la política y objetivos de seguridad</p> <p>7. Elemento 1.2 a. Definir las responsabilidades con relación a la seguridad en las áreas relevantes de la organización</p> <p>b. Crear los el comité de seguridad operacional y el SAG.</p> <p>8. Elemento 1.4 a. Crear el plan de respuesta ante emergencias</p> <p>9. Elemento 1.5 (ii) a. Iniciar el desarrollo progresivo del manual del SMS y los demás documentos relacionado</p>	<p>10. Elemento 2.1 (i) a. Crear el procedimiento para el reporte voluntario de peligros</p> <p>11. Elemento 2.2 a. Crear el procedimiento para la gestión de los riesgos</p> <p>12. Elemento 3.1 (i) a. Crear el procedimiento para el reporte e investigación de ocurrencias b. Crear el sistema para la recolección y el procesamiento de eventos con consecuencias significativas c. Desarrollar los SPI para eventos con consecuencias significativas, así como sus objetivos y alertas asociadas</p> <p>13. Elemento 3.2 a. Crear el procedimiento para la gestión de los cambios que incluya un análisis de los riesgos</p> <p>14. Elemento 3.3 (i) a. Crear un programa de auditoría interna b. Crear un programa de auditoría externa</p>	<p>15. Elemento 1.1 (ii) a. Mejorar la política y los procedimientos disciplinarios existentes para diferenciar los errores involuntarios de las violaciones deliberadas</p> <p>16. Elemento 2.1 (i) a. Integrar la identificación de peligros de las investigaciones de ocurrencias con el programa de informes voluntarios b. Integrar los procedimientos de identificación de peligros y gestión de riesgos a los subcontratistas</p> <p>17. Elemento 3.1 (ii) a. Mejorar el sistema de recolección y procesamiento de la información sobre seguridad para incluir eventos con consecuencias menores. b. Desarrollar SPI para eventos con consecuencias menores, así como sus objetivos y alertas asociadas.</p> <p>18. Elemento 3.3 a. Integrar las auditorías del SMS a los programas de auditorías internas y externas de la organización</p> <p>19. Elemento 4.1 (ii) a. Asegurarse que se ha completado el entrenamiento de SMS a todo el personal</p> <p>20. Elemento 4.1 a. Promocionar, distribuir e intercambiar la información sobre seguridad tanto interna como externamente.</p>
El elemento 1.5: Documentación del SMS se desarrolla a lo largo de todas las fases			
Los elementos 4.1 y 4.2: Entrenamiento, educación y comunicación se desarrolla a lo largo de todas las fases			

APÉNDICE “C”

ANÁLISIS DEL FALTANTE DEL SMS

La lista de verificación del análisis de brechas inicial, se utilizará como una plantilla para realizar el primer paso de un análisis de brechas del SMS. Este formato con sus respuestas generales “Sí/No/Parcial” proporcionará una indicación inicial del amplio alcance de las brechas y, por lo tanto, anticipar la escala de esfuerzo de implementación del SMS.

Una respuesta “Sí” indica que el Operador de Aeródromo satisface o supera las expectativas de la pregunta en cuestión. Una respuesta “No” indica una brecha importante en el sistema existente, en relación con la expectativa de la pregunta. Una respuesta “Parcial” indica que se requiere una posterior mejora o trabajo de desarrollo para un proceso existente a fin de satisfacer las expectativas de la pregunta.

Componente (a) – POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL			
Elemento 1 – Responsabilidad y compromiso de la administración			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Existe un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus componentes definidos establecidos, mantenidos y adheridos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Es apropiado el sistema de gestión de la seguridad operacional al tamaño y a la complejidad del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha basado el AP/AD su sistema de gestión de la seguridad operacional en la política de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Aprueba y promueve el ejecutivo responsable la política de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso formal para desarrollar un conjunto coherente de objetivos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Están los objetivos de seguridad operacional relacionados con los indicadores de seguridad, las metas de seguridad y los requisitos de seguridad?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se publican y distribuyen los objetivos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se ha establecido un sistema que asegure un reporte eficaz de las deficiencias de seguridad operacional, de los peligros, o de los eventos de seguridad operacional incluyendo las condiciones de protección por aplicación de medidas disciplinarias y/o acciones administrativas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Elemento 2 – Responsabilidades de la administración respecto de la seguridad operacional			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Tiene el Ejecutivo Responsable la obligación de asegurarse que el sistema de gestión de la seguridad operacional está implantado correctamente y funcionando en todas las áreas de conformidad a los requisitos establecidos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el Ejecutivo Responsable el control total de los recursos financieros requeridos para mitigar los peligros encontrados en su AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene El Ejecutivo Responsable el control total de los recursos humanos necesarios para mitigar los peligros encontrados en su aeródromo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el Ejecutivo Responsable la autoridad final sobre las operaciones aéreas que se realizan en el AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
Elemento 3 – Designación del personal clave de seguridad			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Ha sido designada un delegado calificado para administrar y supervisar la operación diaria del SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Cumple el delegado de SMS con las obligaciones y responsabilidades requeridas para su función?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Están definidas y documentadas las autoridades, responsabilidades y rendición de cuentas sobre seguridad operacional del personal en todos los niveles de la organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
Elemento 4 – Plan de implementación del SMS			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Ha desarrollado el AP/AD un plan de implementación del SMS que asegure que el SMS cumple con las necesidades de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se ha desarrollado el plan de implementación del SMS del AP/AD por una persona encargada o por un grupo de planificación con una apropiada experiencia de línea base?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

	¿Tiene suficientes recursos (incluyendo tiempo para las reuniones) la persona o el grupo de planificación para el desarrollo del plan de implementación del SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha sido endosado por el Ejecutivo Responsable el plan de implementación del SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿El Ejecutivo responsable revisa regularmente el plan de implementación del SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Propone el plan de implementación del SMS una puesta en ejecución en fases?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Trata el plan de implementación del SMS explícitamente la coordinación entre el AP/AD y su SMS y el SMS de otras organizaciones que la organización debe coordinar para la provisión de los servicios?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Elemento 5 – Coordinación del plan de respuesta ante emergencias

<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Tiene la organización una respuesta a la emergencia o un plan de contingencia apropiados al tamaño, naturaleza y complejidad del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se han documentado, implementado y asignado a un responsable de los procedimientos de respuesta a la emergencia o de un plan de contingencia?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se revisan periódicamente los procedimientos de respuesta a la emergencia o del plan de contingencia como parte de la revisión de la administración del SMS y/o después de cambios del personal clave o en el AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD un proceso para distribuir y comunicar los procedimientos de respuesta a la emergencia o del plan de contingencia a todo el personal?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Conduce el AP/AD el entrenamiento, manejo de crisis y los ejercicios con todo el personal clave a intervalos especificados?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Coordina el AP/AD su respuesta a la emergencia o del plan de contingencia con los procedimientos de contingencia o de emergencia de otras organizaciones que el AP/AD debe coordinar por la provisión de los servicios contratados?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Elemento 6 – Documentación			
Referencia	Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas	Respuestas	Estado de implementación
	¿Ha desarrollado y mantiene El AP/AD la documentación del SMS, en forma de papel y/o electrónica?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se ha desarrollado la documentación del SMS en la forma descrita por esta norma, así como las correlaciones consolidadas entre todos los componentes de SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha desarrollado el AP/AD un manual del sistema de gestión de seguridad operacional como instrumento clave para comunicar la aproximación de la organización a la seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Documenta el Manual del SMS todos los aspectos del SMS, incluyendo la política de seguridad operacional, objetivos, procedimientos y responsabilidades individuales de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Establece claramente el Manual del SMS el papel de la gestión del riesgo de seguridad operacional como una actividad inicial de diseño y el rol de la garantía de seguridad operacional como una actividad continua?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Están las partes relevantes de la documentación relacionada con el SMS incorporada en el Manual de Operaciones de Aeródromo (MOA)?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene la organización un sistema de archivo que asegure la generación y la retención de todos los registros necesarios para documentar y apoyar los requisitos operacionales?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Está el sistema de archivo de la organización de acuerdo con los requisitos reglamentarios aplicables y las mejores prácticas de la industria?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Proporciona el sistema de archivo los procesos de control necesarios para asegurar la identificación, la legibilidad, el almacenaje, la protección, el archivo, la recuperación, el tiempo de retención y la disposición apropiados de los registros?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Componente (b) – GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Elemento 1 – Procesos de identificación de peligros

<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Tiene el AP/AD un sistema formal de recolección y procesamiento de datos para acumular eficazmente la información sobre los peligros en las operaciones?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Incluye el sistema formal de recolección y procesamiento de datos de la organización una combinación de los métodos de análisis reactivos, proactivos y predictivos para la recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD procesos reactivos que permiten la captura de información relevante a la seguridad operacional y la gestión del riesgo? (investigaciones de eventos o incidentes)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha desarrollado el AP/AD el entrenamiento relativo a los métodos reactivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha desarrollado el AP/AD la comunicación relativa a los métodos reactivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Es el sistema reactivo de reportes simple, accesible y medido con el tamaño del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se revisan los informes reactivos en el nivel apropiado de gestión?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso de realimentación para notificar a los informantes que se han recibido sus informes y para compartir los resultados del análisis?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD los procesos proactivos que busquen activamente la identificación de los riesgos de seguridad operacional a través del análisis de las actividades en el aeródromo? (sistema de reportes, IRO, IPO u otros)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe entrenamiento relativo a los métodos proactivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha desarrollado el AP/AD la comunicación relativa a los métodos proactivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

	¿Es el sistema proactivo de reportes simple, accesible y medido con el tamaño del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD procesos predictivos que permiten el análisis de los procesos reactivos, proactivos, y elementos exógenos? (banco de datos, vigilancia continua directa o indirecta)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe entrenamiento relativo a los métodos predictivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha desarrollado el AP/AD la comunicación relativa a los métodos predictivos de recolección de datos de seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Es el sistema predictivo de procesos de captura de datos de seguridad operacional simple, accesible y medido con el tamaño de la organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Elemento 2 – Procesos de evaluación y mitigación de riesgos

<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿La documentación del AP/AD articula claramente la relación entre los peligros, las consecuencias y los riesgos? (Gestión Riesgos Ops.)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso estructurado para el análisis del riesgo asociado a las consecuencias de los peligros identificados, expresado en términos de probabilidad y severidad de los eventos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Hay criterios para determinar los riesgos y establecer la tolerabilidad al riesgo (es decir, el nivel aceptable de riesgo que el AP/AD está dispuesto a aceptar? (definición del ALoS)	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD estrategias de mitigación del riesgo que incluyan planes de acción preventiva y correctivo para prevenir la repetición de los eventos y de las deficiencias reporteadas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se generan acciones correctivas y preventivas en respuesta al análisis del evento?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Componente (c) – GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Elemento 1 – Supervisión y medición de la actuación en cuanto a la seguridad operacional

<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿Las revisiones internas de auditorías, inspecciones o actas del comité?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿La identificación del peligro y análisis de los eventos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿El análisis de los resultados de peligros y eventos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿El análisis y resultados de la realimentación interna?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿El estado de las acciones correctivas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿Las acciones de seguimiento de revisiones anteriores de la administración?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿Los cambios que podrían afectar la seguridad operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿Las recomendaciones para la mejora?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	Se prevén y conducen revisiones regulares y periódicas con relación a: ¿El compartir las mejores prácticas a través de la organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso para evaluar la eficacia de acciones correctivas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Los informes de seguridad se revisan en el nivel apropiado de la administración?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso de retroalimentación para notificar a los informantes que se han recibido sus informes y para compartir los resultados del análisis?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Hay un proceso en el lugar para supervisar y analizar las tendencias?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

	¿Ha implantado la organización procesos de la autoevaluación, tales como revisiones programadas regulares, evaluaciones, encuestas y auditorías?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se generan acciones correctivas y preventivas en respuesta a la identificación del peligro?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existen procedimientos previstos para llevar a cabo investigaciones internas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existen medidas que aseguran que todos los eventos y las deficiencias reporteadas son investigados?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso para asegurarse que todos los eventos y las deficiencias reporteadas son analizados para identificar los peligros asociados?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se generan acciones correctivas y preventivas en respuesta a la investigación del evento y al análisis del riesgo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD un proceso para evaluar la eficacia de las medidas proactivas y correctivas que se han desarrollado?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD un sistema para supervisar el proceso de reportes interno y las acciones correctivas asociadas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe una función de auditoría independiente y con la autoridad necesaria para realizar evaluaciones internas eficaces?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Cubre la función de auditoría todas las funciones, actividades y organizaciones dentro del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Está definido el alcance, los criterios, la frecuencia y los métodos de la auditoría?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existen procesos para la selección y el entrenamiento de los auditores a fin de asegurar su objetividad y competencia, así como su imparcialidad en el proceso de auditoría?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un procedimiento para divulgar los resultados de la auditoría y mantener los registros correspondientes?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un procedimiento en tiempo y forma que defina los requisitos para la acción correctiva y preventiva en respuesta a los resultados de la auditoría?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un procedimiento para registrar la verificación de las acciones tomadas y de la divulgación de los resultados de la verificación?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

	¿Realiza el AP/AD revisiones periódicas de la gestión de las funciones críticas de seguridad operacional y de las cuestiones de seguridad operacional relevantes que se obtienen de las evaluaciones internas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
Elemento 2 – Gestión del cambio			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Ha desarrollado y mantiene el AP/AD un proceso formal para la gestión del cambio?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿En el proceso formal de gestión del cambio se analizan los peligros y los riesgos, cuando hay cambios en las operaciones o en el personal clave?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Identifica la organización los cambios dentro del AP/AD que pueden afectar los procesos y servicios establecidos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD arreglos para asegurar el mantenimiento de la performance de la seguridad antes que los cambios se pongan en ejecución?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Ha establecido el AP/AD un proceso para eliminar o para modificar los controles del riesgo de seguridad operacional que no se necesitan más debido a los cambios en el ambiente operacional?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
Elemento 3 – Mejora continua del SMS			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Tiene el AP/AD un proceso para la evaluación proactiva de las instalaciones, del equipamiento, de la documentación y de los procedimientos con auditorias y encuestas?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD un proceso para la evaluación proactiva del desempeño de los individuos a fin de verificar el cumplimiento de sus responsabilidades de seguridad?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Tiene el AP/AD un proceso reactivo para verificar la eficacia del sistema para el control y la mitigación de riesgos?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

Componente (d) – PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD			
Elemento 1 – Instrucción y educación			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Existe un proceso documentado para identificar los requisitos de entrenamiento de modo a que el personal sea entrenado y competente en realizar las funciones del SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Es el entrenamiento de seguridad operacional apropiado a la implicación del individuo en el SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Está el entrenamiento de seguridad operacional incorporado en el adocctrinamiento relacionado con el empleo?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe entrenamiento de respuesta a la emergencia o de contingencia para el personal afectado?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso que mida la eficacia del entrenamiento?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
Elemento 2 – Comunicación de la seguridad operacional			
<i>Referencia</i>	<i>Aspectos a ser analizados o preguntas que deben ser respondidas</i>	<i>Respuestas</i>	<i>Estado de implementación</i>
	¿Se han establecido procesos de comunicación dentro del AP/AD que permiten que funcione el sistema de gestión de la seguridad operacional con eficacia?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Están los procesos de la comunicación (escritos, reuniones, electrónico, etc.) mensurados con el tamaño y el alcance del AP/AD?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Se establece y mantiene información en un medio adecuado para que proporcione dirección o referencia con respecto a los documentos relevantes de SMS?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	
	¿Existe un proceso para la difusión de la información de seguridad operacional a través del Aeropuerto y los medios para supervisar la eficacia de este proceso?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Parcial	

APÉNDICE “D”

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y MITIGACIÓN DE RIESGO

Nº	Tipo de operación o actividad	Peligro genérico	Componentes específicos del peligro	Consecuencias relacionadas con el peligro	Defensas actuales para controlar el riesgo e Índice de Riesgo	Acciones posteriores para reducir el riesgo e Índice de Riesgo resultante	Persona responsable de la mitigación
		Formulación del peligro					
					Índice de Riesgo:	Índice de Riesgo:	
					Tolerabilidad del riesgo:	Tolerabilidad del riesgo:	
					Índice de Riesgo:	Índice de Riesgo:	
					Tolerabilidad del riesgo:	Tolerabilidad del riesgo:	
					Índice de Riesgo:	Índice de Riesgo:	
					Tolerabilidad del riesgo:	Tolerabilidad del riesgo:	
					Índice de Riesgo:	Índice de Riesgo:	
					Tolerabilidad del riesgo:	Tolerabilidad del riesgo:	

APÉNDICE “E”

CONTENIDOS DEL MANUAL SMS AEROPUERTO/AERÓDROMO

El Manual de gestión de seguridad operacional deberá ser un documento vivo que refleje el estado actualizado del SMS. El Encargado de Seguridad Operacional del Operador de Aeródromo será el responsable de la elaboración del Manual de gestión de la seguridad operacional.

Este Manual debe redactarse de modo que refleje los fines y procesos del SMS; por lo tanto, un cambio importante en el SMS exigirá una actualización del Manual de gestión de la seguridad operacional.

El Manual de gestión de seguridad operacional debe ser tan breve y conciso como sea posible.

Toda la información que cambia periódicamente debe figurarse en apéndices

El manual deberá contener la siguiente información:

I. **PROPÓSITO**

II. **ANTECEDENTES**

III. **MATERIA**

CAPÍTULO 1

Responsabilidad, funciones y designación del personal clave SMS

Responsabilidad

Funciones

Autoridad Aeroportuaria (Ejecutivo Responsable)

Comité de Seguridad Operacional

Encargado del Sistema de Seguridad Operacional

CAPÍTULO 2

Gestión de la comunicación de seguridad operacional

Reportes

Canales de comunicación de la seguridad operacional

CAPÍTULO 3

Capacitación y promoción de la seguridad operacional

Capacitación

Promoción en seguridad operacional

Registros

CAPÍTULO 4

Gestión de riesgo de la seguridad operacional

Identificación y análisis de peligros

Identificación y gestión de riesgos

Nivel aceptable de seguridad

CAPÍTULO 5

Garantía de seguridad operacional

Proceso de monitoreo y medición de desempeño de la seguridad

IV.

APÉNDICES

APÉNDICE “A” Matriz de Riesgo.

APÉNDICE “B” Análisis del faltante.

APÉNDICE “C” Carta Gantt implementación SMS.

APÉNDICE “D” Mapa de procesos SMS aeródromo.

APÉNDICE “E” Organigrama operativo SMS.

APÉNDICE “F” Política de Seguridad Operacional

APÉNDICE "F"

FORMULARIO DE INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS

INFORME DE PELIGRO OPERACIONAL (IPO)

IPO N°

Este formulario tiene por finalidad dar a conocer a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, aquellas situaciones ocurridas en tierra y que a juicio del informante constituyen un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas.

No debe ser empleado para notificar incidentes de tránsito aéreo, para lo cual existe el documento respectivo (**DAP 11 00**).

1.- Lugar en que se detectó el peligro (marque con una "X"):

Terminal: Plataforma: Calle de rodaje: Franja de pista: Pista:

Otro, especifique: _____

Fecha de ocurrencia (dd – mm – aaaa): Hora local: **Descripción del Peligro Operacional:**

Por favor, describa lo sucedido en la forma más clara y precisa posible, indicando que ocurrió, cómo se detectó el peligro y los factores que a su juicio contribuyeron a ello.

Nos interesa conocer su opinión en relación a por qué se produjo esta situación y las recomendaciones que Ud. formularía para evitar su repetición.

--

INFORMACIÓN OPCIONAL

Nombre del Informante:	<input type="text"/>
Licencia:	<input type="text"/>
Nº	<input type="text"/>
Dirección:	<input type="text"/>
Teléfono:	<input type="text"/>
Fax:	<input type="text"/>
Correo electrónico:	<input type="text"/>

El presente informe puede ser enviado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, Subdepartamento Servicios de Aeródromos (San Pablo 8381, Pudahuel, Santiago) Fax: 22904640 o entregado en las Oficinas OIRS u ARO de los aeropuertos y aeródromos administrados por la DGAC, correo electrónico oirsdasa@dgac.cl

APÉNDICE “G”
DE LAS POLÍTICAS INSTITUCIONALES
“POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL”

I. ANTECEDENTES

- A. Ley 16.752.
- B. Plan Estratégico 2013-2023.
- C. Programa Nacional de Seguridad Operacional.
- D. Resolución Exenta N° 01236, de fecha 14 junio de 2007.
- E. Directiva N° 01, del Director General, Implementación del “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en el Sistema Aeronáutico Nacional (SAN)”, de fecha 09 noviembre 2007.
- F. “Directiva de Implementación Programa Nacional de Seguridad Operacional de Chile”, de fecha 15 octubre 2010.

II. OBJETIVO DE LA POLÍTICA

Establecer los lineamientos generales respecto a la seguridad operacional en la Aviación Civil.

III. EXPOSICIÓN DE LA POLÍTICA

- A. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), establece como política que la seguridad operacional es la **primera prioridad** en todas las actividades del Sistema Aeronáutico Nacional, y asume el compromiso de elaborar y aplicar las estrategias con el fin de contar con sistemas de gestión y procesos que permitan que las actividades aeronáuticas tengan los más altos estándares de seguridad.
- B. Debido a que la Seguridad Operacional, es la primera prioridad, la DGAC se compromete a desarrollar, implantar, mantener y mejorar constantemente estrategias y procesos para asegurar que todas las actividades de aviación que tiene lugar bajo supervisión lograrán el mayor nivel de eficiencia y eficacia de seguridad operacional, satisfaciendo las normas nacionales e internacionales.
- C. La DGAC, como entidad competente, liderará la estructuración e implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), donde todos los proveedores del sistema Aeronáutico deberán cumplir las políticas, normas y actividades establecidas en el Programa de Seguridad del Estado (SSP).
- D. La DGAC vigilará de forma continua, los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional de las organizaciones proveedoras de servicios aeronáuticos, lo que se traducirá en un claro beneficio para los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional y por ende a un importante desarrollo a nivel nacional.
- E. Apoyará la gestión de la Seguridad Operacional en el Estado mediante un sistema efectivo de notificación y comunicación de la seguridad operacional,

revisando sus políticas de cumplimiento con el fin de asegurar la continua circulación e intercambio de datos proactivos y predictivos de gestión de la seguridad operacional con los proveedores de servicios en su entorno SMS.

- F.** Interactuará eficazmente con los proveedores de servicios para la resolución de problemas de seguridad operacional, haciendo uso de los respectivos canales de comunicación establecidos.
- G.** La DGAC, deberá asegurar la asignación de recursos para que su personal cuente con las competencias, instrucción adecuada y cumpla sus responsabilidades, relacionadas con la seguridad operacional.
- H.** La DGAC, focalizará las actividades de supervisión en aquellos procesos que de no cumplirse coloquen en riesgo la seguridad operacional.
- I.** Cumplirá y hará cumplir a los proveedores del Sistema Aeronáutico Nacional, los requisitos y normas internacionales de seguridad operacional.
- J.** Promoverá la capacitación y entrenamiento adecuado mediante la organización en forma clara y ordenada de los programas, requerimientos, políticas y procedimientos al personal de la industria y personal técnico de los proveedores de servicios.
- K.** La DGAC deberá supervisar a los proveedores de servicios aeronáuticos la implantación de los sistemas de seguridad operacional.
- L.** La DGAC, establecerá disposiciones para la protección de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, de modo que se aliente a los usuarios de estos sistemas a proporcionar información esencial relacionada con la seguridad operacional sobre peligros, alentando un intercambio continuo de datos de gestión de la seguridad operacional.
- M.** Se deberá establecer y medir la implantación del Programa de Seguridad Operacional, con el propósito de corregir desviaciones.