

EXENTA N° 04 / 3 / 0027 / 0400 /

SANTIAGO, 05.MAR.2024

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y Establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Ley N° 19.880, de 2003, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
- c) Decreto N° 28 del Ministerio de Defensa Nacional, de fecha 16 de enero de 2024, que nombra al General de Aviación, Don Carlos Madina Díaz, como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 24 de noviembre de 2023.
- d) Resolución Exenta N° 1008, de 09 de octubre de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Primera Edición de la Norma Aeronáutica “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para Proveedores de Servicios Aeronáuticos”, DAN 19.
- e) Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas de exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

La necesidad de contar con la mayor cantidad de información, para establecer indicadores estadísticos y aplicar medidas de mitigación, tanto a nivel estatal, como evaluar los factores de mitigación que establecen los operadores y prestadores de servicio del Sistema Aeronáutico Nacional (SAN), en los términos del Oficio (O) N° 08/0/4155 de fecha 25 de noviembre de 2022, del Departamento Seguridad Operacional.

RESUELVO:

MODIFÍCASE la Resolución Exenta N° 1008 de fecha 09.10.2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Norma Aeronáutica de “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para Proveedores de Servicios Aeronáuticos, DAN 19”, en la forma que a continuación se indica:

1. **REEMPLÁZASE** en la sección 19.003 Aplicación, letra (e), el texto que se encuentra entre paréntesis por el siguiente:
“(Se aplicará a partir del 1 de enero de 2025)”.
2. **REEMPLÁZASE, el contenido de la sección 19.005 Alcance del SMS por lo siguiente:**
 - “(a) El alcance de esta norma comprende la aplicación de los requisitos de SMS relativos al ambiente organizacional y operacional según la magnitud y amplitud de la actividad u operatividad del proveedor de servicios aeronáuticos.
 - (b) Para todos los efectos de aplicación de esta norma, los proveedores de servicios aeronáuticos se clasifican en pequeños y grandes.
 - (c) Los proveedores de servicios aeronáuticos grandes necesitaran un SMS más complejo, mientras que para los proveedores de servicios aeronáuticos pequeños con estructuras menos complejas; será suficiente un SMS más simple.
 - (d) Independiente del tamaño del operador o proveedor de servicios aeronáuticos, el SMS debe garantizar que los explotadores de servicios aéreos identifiquen tendencias, riesgos de seguridad operacional y problemas emergentes.”
3. **INCORPÓRASE** en la sección 19.101, Política y objetivos de seguridad operacional, en su letra (b), el numeral (6) siguiente:
“(6) Como resultado de su gestión de seguridad operacional a través del SMS, todo operador deberá reportar a la autoridad aeronáutica los resultados de los análisis efectuados, en conformidad a las instrucciones que imparta la DGAC al respecto.”
4. **REEMPLÁZASE** en la sección 19.103, Gestión de riesgos de seguridad operacional, el contenido parcial de las letras (a) y (b) por lo siguiente:
 - “(a) Identificación de Peligros.

El proveedor de servicios aeronáuticos definirá y mantendrá en el Manual SMS un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a su operación, a sus productos o servicios de aviación.

La identificación....
 - (b) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.

El proveedor de servicios aeronáuticos definirá y mantendrá en el Manual SMS un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

Los siguientes Capítulos...”
5. **REEMPLÁZASE** en el Apéndice 2 del Capítulo B el numeral (6), por el siguiente:
“(6) Descripción de los procedimientos para el monitoreo, control y medición del rendimiento de la seguridad operacional que garantice que el explotador de servicios aéreos identifique tendencias, riesgos de seguridad operacional y problemas emergentes. (indicadores-niveles de alertas / tendencias) y mitigaciones)”.
6. **REEMPLÁZASE** la sección 19.201 por lo siguiente [desde (a) hasta (d)]:

“(a) El operador de aeronaves deberá incluir en el Manual SMS una descripción detallada y actualizada de los procesos y procedimientos para la identificación de peligros y para la evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional.

Los procesos y procedimientos deberán mantenerse actualizados, basándose en una combinación de los **sistemas de notificación**, programas de **análisis de datos de vuelo** y **métodos de identificación de peligros reactivos, proactivos y predictivos**.

(b) Sistema de Notificación de Evento Operacional (NEO/SIGO).

(1) Obligatorios / Confidenciales /Anónimos.

El operador de aeronaves deberá establecer los medios formales de recolección de datos de seguridad operacional, los cuales incluirán los siguientes reportes, tanto del Operador de aeronaves, así como de la industria según corresponda:

- (i) Obligatorios: Información y antecedentes, que tienen relación con la seguridad operacional (ver Apéndice 1 del Capítulo C) vía sistema SIGO.
- (ii) Confidenciales: Información recibida con la identificación del informante; y
- (iii) Anónimos: Información recibida, sin identificación del informante (propia y SARSEV).

Este sistema de notificación contendrá salvaguardas adecuadas para proteger la o las fuentes de los datos.

El sistema de notificación primario deberá ser el sistema de notificación NEO vía plataforma SIGO; no obstante, se mantendrá el formulario de informe escrito de este sistema de notificación, (ver Apéndice 2 del Capítulo C), en caso de que el operador no tenga acceso a la plataforma SIGO.

(2) Cantidad de vuelos y horas de vuelo realizadas.

Para todos los efectos de la gestión estatal de la seguridad operacional, todos los operadores de aeronaves según Norma DAN 121 y DAN 135, deberán reportar mensualmente a la DGAC lo siguiente:

Empresas Aéreas con aeronaves sobre 5.700 kg y 19 pasajeros, la cantidad de vuelos realizados en ese período (Legs).

Empresas Aéreas con aeronaves bajo 5.700 kg y bajo 19 pasajeros, la cantidad de horas de vuelo.

Ambos tipos de operadores dividido entre vuelos nacionales e internacionales.

(c) Programa de Análisis de Datos de Vuelo.

El operador de aeronaves que utilice una aeronave que tenga un peso máximo certificado de despegue superior a 20.000 kgs., deberá establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su SMS. Este programa deberá ser no punitivo y contendrá salvaguardas adecuadas para proteger la o las fuentes de los datos.

Este programa de análisis de datos de vuelo puede ser electrónico (obtenido de equipos DFDR).

El operador de aeronaves que no disponga de este programa de análisis de datos de vuelo electrónico deberá tener cualquier otro programa o sistema de observación directa

(presencial) de las operaciones de vuelo; tales como LOSA.

Cualquiera que sea el programa de análisis de datos de vuelo que utilice el operador, lo puede contratar externamente a terceros, conservando la responsabilidad final de la gestión y mantenimiento de dicho programa.

Programa de Análisis de Datos de Vuelo según tamaño del operador de aeronaves		
	Pequeño	Grande
FDA Electrónico (DFDR)	No Aplica	Aplica Si no dispone de FDA electrónico (DFDR), debe implementar LOSA u otro sistema de observación presencial
LOSA	No Aplica	Aplica Si no dispone de LOSA, debe implementar otro sistema de observación presencial
Sistema de observación presencial	No Aplica	Cualquier forma que observe y recopile datos de vuelo, tales como: -Gestión CRM (FFHH / coordinación) -Configuración y gestión del sistema automático de la aeronave (gestión automática y manual). -Parámetros de instrumentos -Desvío SOP (NAV-COM-OPS) -Identificación de amenazas y errores.

(d) Métodos de identificación de peligros...”

7. **REEMPLÁZASE** en el Apéndice 1 del Capítulo C, Notificaciones obligatorias Operadores de Aeronaves, los dos primeros incisos por lo siguiente:

“La siguiente es una lista obligatoria de notificaciones que debe tener un operador aéreo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

Estas notificaciones obligatorias deben ser informadas preliminarmente a la DGAC dentro de los 10 días de ocurrido el evento relacionado con la seguridad operacional a través de la plataforma SIGO o bien empleando el formulario escrito”.

8. **REEMPLÁZASE** en la sección 19.301 “Identificación de peligros” el párrafo que precede a la letra (a) por lo siguiente:

“El Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) deberá elaborar y mantener actualizado un procedimiento para la identificación de los peligros, basándose en una combinación de los **sistemas de notificación**, programas de **análisis de datos MOQA, CASS u otro sistema similar**, y **métodos de identificación de peligros reactivos, proactivos y predictivos**”.

9. **REEMPLÁZASE** en la sección 19.401 “Identificación de peligros” el párrafo que precede a la letra (a) por lo siguiente:

“El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá incluir en el Manual SMS una descripción detallada y actualizada de los procesos y procedimientos para la identificación de peligros y para la evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional.

Los procesos y procedimientos deberán basarse en una combinación de los **Sistemas de Notificación, Sistema de Vigilancia de las Operaciones Normales de Tránsito Aéreo (NOSS)**, y métodos de **identificación de peligros reactivos, proactivos y predictivos**”.

- 10. REEMPLÁZASE** en la sección 19.501 “Identificación de peligros” el párrafo que precede a la letra (a) por lo siguiente:

“El administrador de aeródromo deberá incluir en el Manual SMS una descripción detallada y actualizada de los procesos y procedimientos para la identificación de peligros y para la evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional.

Los procesos y procedimientos deberán basarse en una combinación de los **sistemas de notificación** y métodos de **identificación de peligros reactivos, proactivos y predictivos**”.

- 11. REEMPLÁZASE** en el Capítulo G Gestión de riesgos medicina de aviación, el texto “EFECTIVO A PARTIR DE 1 ENERO 2020” por “**EFECTIVO A PARTIR DE 1 ENERO 2025**”

- 12. REEMPLÁZASE** en la sección 19.601 “Identificación de peligros” el párrafo que precede a la letra (a) por lo siguiente:

“El proveedor de servicios de medicina de aviación deberá elaborar y mantener actualizado un procedimiento para la identificación de los peligros, basándose en una combinación de los **sistemas de notificación** y métodos de **identificación de peligros reactivos, proactivos y predictivos.**”

Anótese, regístrese y publíquese.

CARLOS MADINA DÍAZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN, SUBDEPARTAMENTO NORMATIVA AERONÁUTICA (A)

CMD/pgs/bdv/plv/RES.04.3.0027.0400.05032024