



“ III Reunión Anual de Coordinadores del Programa Nacional de Seguridad Operacional SSP en la Región CAR /SAM ”

“Implementación del SSP, Sistemas de Gestión Seguridad Operacional SMS y Equipos de Seguridad Operacional de pista RST”

Lima, 23 de abril de 2014

AGENDA

- ✈ I.- ANTECEDENTES SSP-SMS
- ✈ II.- IMPLEMENTACIÓN DEL SSP-SMS
- ✈ III.- PROCESOS DEL SSP-SMS
 - A.-REACTIVO
 - B.-PROACTIVO
 - C.-PREDICTIVO
- ✈ VI.-PROMOCIÓN SSP-SMS
- ✈ V.- CONCLUSIONES



Objetivo

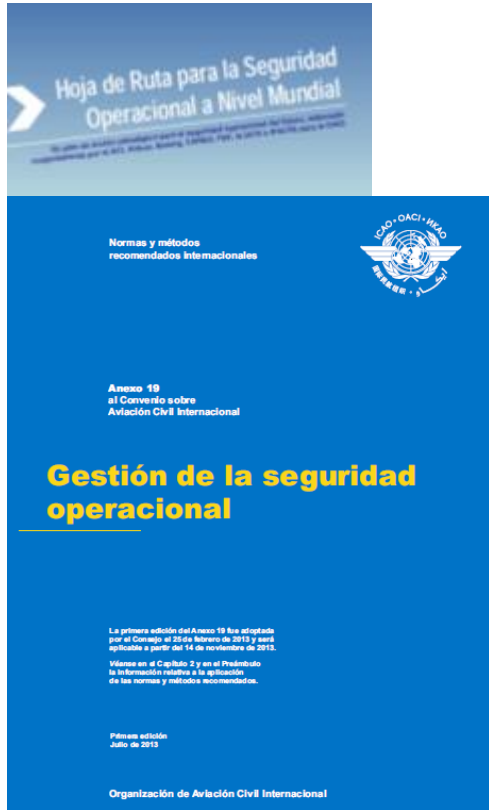
Informar las experiencias y avances ejecutados en la implementación del SSP-SMS y las acciones de los equipos de trabajo de Seguridad Operacional (RST) en el Sistema Aeronáutico Nacional.



I. ANTECEDENTES DEL SSP-SMS



ANTECEDENTES



NORMATIVA SMS

NORMAS SMS

SMS - P

DIRECTIVA SSP

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

EJEMPLAR N° _____

Santiago, 15 Octubre 2010

"DIRECTIVA DE IMPLEMENTACIÓN"
PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE CHILE
(PNSO / SSP)

ORGANIZACIONES COMPRENDIDAS:

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

I.- ANTECEDENTES

- A.- Ley N° 18.316 "Código Aeronáutico".
- B.- Ley DGAC N° 18.752, "Órgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil".
- C.- Ley N° 18.885, "Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de las Organizaciones de la Administración del Estado".
- D.- Ley N° 18.834, "Estatuto Administrativo".
- E.- Reglamento, "Licencias al Personal Aeronáutico", DAR 01.
- F.- Reglamento "Operación de Aeronaves", DAR 08.
- G.- Reglamento "Aeronavegabilidad", DAR 09.
- H.- Reglamento "Servicios de Tránsito Aéreo", DAR 11.



Política

Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica

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

Para el logro de lo declarado, estamos comprometidos con:

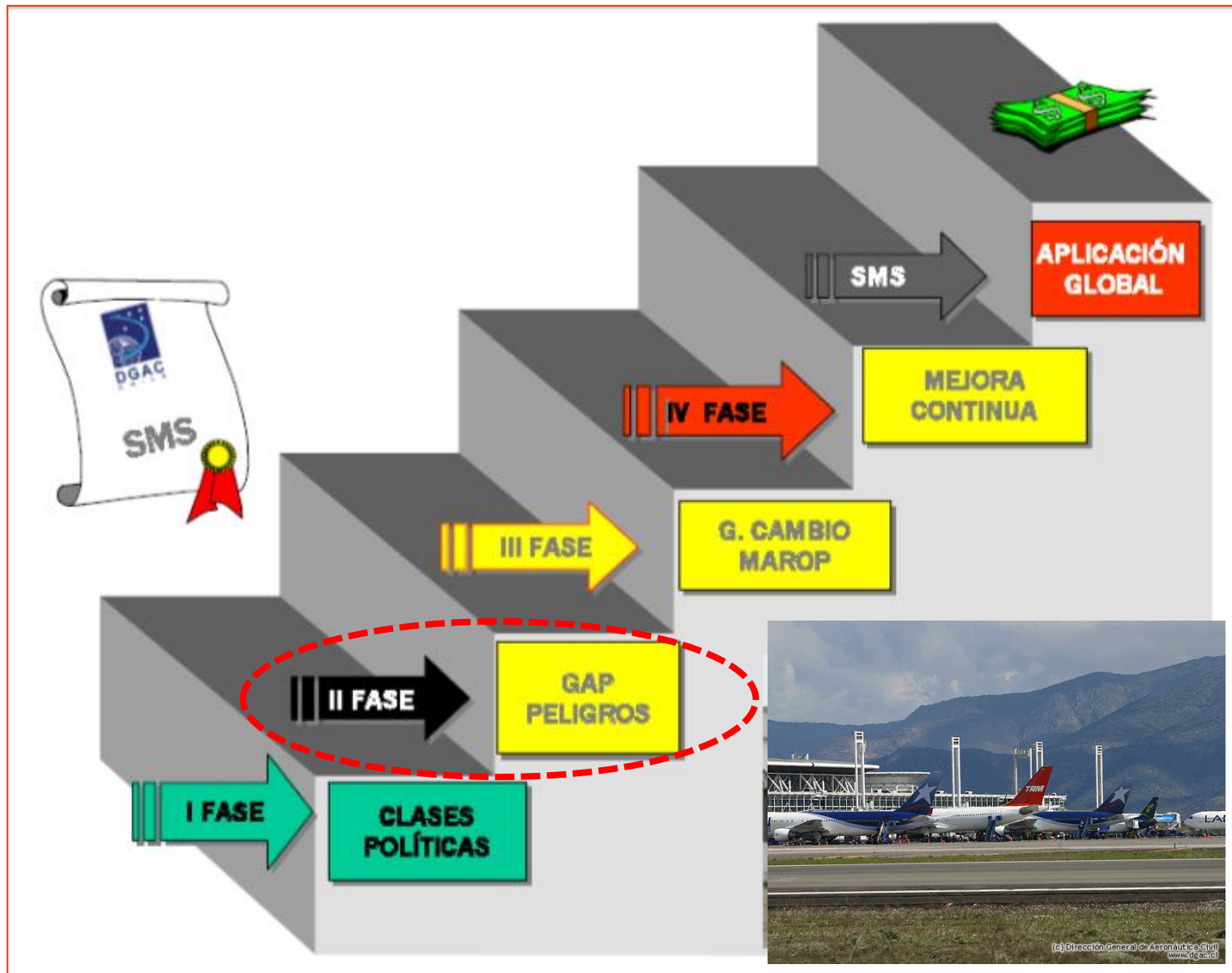
- La mejora continua de nuestros procesos.
- El aseguramiento de las competencias e idoneidad de nuestro personal y la mejora de los ambientes laborales.
- Prevenir y reducir aquellos impactos ambientales, significativos derivados de la actividad aeronáutica, realizando una gestión racional de los recursos, estableciendo objetivos y metas acordes.
- Aplicar y mantener un sistema de certificación y de vigilancia continua, con el propósito de mantener altos estándares de seguridad que permitan que las operaciones aéreas se desarrollen en el marco de seguridad operacional requerido.
- La mitigación de los riesgos operacionales en cada uno de los niveles de la gestión institucional, de modo tal que estos riesgos no interfieran con el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la DGAC.
- La seguridad y salud ocupacional en el trabajo del personal, detectando acciones y condiciones inseguras que pongan en riesgo la salud física y psicológica, a objeto de minimizar los riesgos y evitar lesiones y enfermedades profesionales y/o accidentes laborales.

Director General de Aeronáutica Civil
Versión: 01.00 del 06/10/2014

II. IMPLEMENTACIÓN SMS



FASES DEL SMS ATS/AP.



IMPLEMENTACIÓN DEL RST EN AMB

(COMITÉ SEGURIDAD OPERACIONAL)

**AERÓDROMO
AMB**

ATS

CFAL
ALAR
OPS
ATS
COLFAS

**ENCUESTAS
OIRS**

**FF HH
TEM**

**RESPUESTA A LA
EMERGENCIA
ERP**



NOSS / FDM

SARSEV/ SR

**INV. DE
INCIDENTES**

DGAC

	MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ	Edición: 1.00-010 Versión: 1.0 Fecha: 02. SEP. 2012 Página: 2 de 33
MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ		
ELABORADO POR: Encargado GMS	REVISADO POR: Responsable GMS LSCB	APROBADO POR: CASA
FECHA: 05. SEP. 2012	FECHA: 05. SEP. 2012	FECHA: 05. SEP. 2012
FIRMA:	FIRMA:	FIRMA:

fotografía : Alejandro Ruíz

MATRIZ DE RIESGOS PARA AGA

PROCESO	SUBPROCESO	ETAPA	OBJETIVO	INFORMACION RIESGO CRITICO						CONTROLES CLAVES					EXPOSICION AL RIESGO			
				RIESGO CRITICO	PROBABILIDAD		IMPACTO		SEVERIDAD		CONTROL	DISEÑO			EFECTIVIDAD DEL CONTROL		CLASIF.	VALOR
					CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR		ED	SA	CLASIF.	VALOR	CLASIF.		
SERVICIOS DE AERÓDROMOS	SEGURIDAD DE AVIACION	CREDENCIALES AEROPORTUARIAS	OTORGAR CREDENCIALES AEROPORTUARIAS A USUARIOS DE LAS UNIDADES AEROPORTUARIAS	NO DETECTAR EN LOS PUESTOS DE CONTROL ELEMENTOS QUE PONGAN EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL	MODERADO	3	MAYORES	4	EXTREMO	12	EL JEFE DEL AERÓDROMO DEBERÁ ASEGURAR QUE EL PERSONAL DE SEGURIDAD INSPECCIONA A TODAS LAS PERSONAS, EQUIPAJE DE MANO Y FACTURADO, ADEMÁS QUE SE REALICE EL CONTROL FISICO, DOCUMENTAL E INSPECCIÓN DE LA CARGA.	PE	PV	SA	OPTIMO	5	MEJOR	2,4
				PAVIMENTOS EN MAL ESTADO	PROBABLE	4	MAYORES	4	EXTREMO	16	ENCARGADO OFICINA AGA Y/O SUPERVISOR DE AREA DE MOVIMIENTO, REVISARA LOS PAVIMENTO DE ACUERDO A PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL MOA.	PE	PV	M/	OPTIMO	5	MEDIA	3,2
				PRESENCIA DE OBSTACULOS EN LAS VERIFICADORAS	PROBABLE	4	CATASTROFICO	5	EXTREMO	20	ENCARGADO OFICINA AGA, VERIFICA PRESENCIA DE OBSTACULOS DENTRO DE SUPERFICIE LIMITADORA DE OBSTACULOS.	FF						
				PRESENCIA DE OBSTACULOS EN LAS VERIFICADORAS	IMPROBABLE	2	MAYORES	4	ALTO	8	EL JEFE DEL AEROPUERTO VERIFICA QUE EL PUESTO DE MANDO MÓVIL CUENTE UN VEHICULO PARA ANTE SITUACIONES EMERGENCIALES							

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
 DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONAUTICOS
 SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE AERÓDROMOS
 D.A.S.A. OF. "O" N° 09/21/270
 OBJ: Aprobación Manual SMS Aeropuerto Mataveri.
 REF.: 1. Directiva del Programa Nacional Seguridad Operacional (PNSCO) de fecha 15 de octubre de 2010.
 2. D.M. 14.004 SMS AP y AD del 30 mayo de 2011.
 3. OF. D.A.S.A. N° 092/39002511 del 17 nov 2011.
 4. OF. AP. MATAVERI N° 226/692 del 31 ene 2013.

SANTIAGO, 18 FEB 2013
 DE : DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONAUTICOS
 PARA : AEROPUERTO MATAVERI, JEFATURA
 En atención al documento de la referencia 4), en el cual remite Manual SMS del Aeropuerto Mataveri para su aprobación por parte de la D.A.S.A., informo a Ud. que se aprueba el Manual remido, debiendo esta Jefatura emitir la resolución que lo pone en vigencia e incorpora al Manual de Operaciones de ese Aeropuerto.

Saluda a Ud.

 JUAN CARLOS ROJAS PAVEZ
 DIRECTOR DASA
 SUBROGANTE

DISTRIBUCION
 1. DASA, AEROPUERTO MATAVERI, JEFATURA
 2. DASA, SBD ZONA AEROPORTUARIA CENTRAL (I)
 3. DEPARTAMENTO PLANIFICACION (I)
 4. DEPARTAMENTO PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION (I)
 5. DASA, SUBDEPTO. SERVICIOS DE AERÓDROMOS (A)
 JHP/psat/nc

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
 DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONAUTICOS
 SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE AERÓDROMOS
 D.A.S.A. OF. "O" N° 09/21/622
 OBJ: Aprobación Manual SMS Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt.
 REF.: 1. Directiva del Programa Nacional Seguridad Operacional (PNSCO) de fecha 15 de octubre de 2010.
 2. D.M. 14.004 SMS AP y AD del 30 mayo de 2011.
 3. OF. D.A.S.A. N° 092/39002511 del 17 nov 2011.
 4. OF. AP. EL TEPUAL N° 240/251 del 12 febrero 2013.

SANTIAGO, 04 MAR 2013
 DE : DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONAUTICOS
 PARA : AEROPUERTO EL TEPUAL, JEFATURA
 En atención al documento de la referencia 4), en el cual remite Manual SMS del Aeropuerto El Tepual para su aprobación por parte de la D.A.S.A., informo a Ud. que se aprueba el Manual remido, debiendo esta Jefatura emitir la resolución que lo pone en vigencia e incorpora al Manual de Operaciones de ese Aeropuerto.

Saluda a Ud.

 HECTOR BARRIENTOS PARRA
 DIRECTOR DASA

DISTRIBUCION
 1. DASA, AEROPUERTO EL TEPUAL, JEFATURA
 2. DASA, SBD ZONA AEROPORTUARIA SUR (I)
 3. DEPARTAMENTO PLANIFICACION (I)
 4. DASA, SUBDEPTO. PREVENCION DE ACCIDENTES DE AVIACION (I)
 5. DASA, SUBDEPTO. SERVICIOS DE AERÓDROMOS (A)
 HBP/psat/nc



III.- PROCESOS DEL SMS-SSP

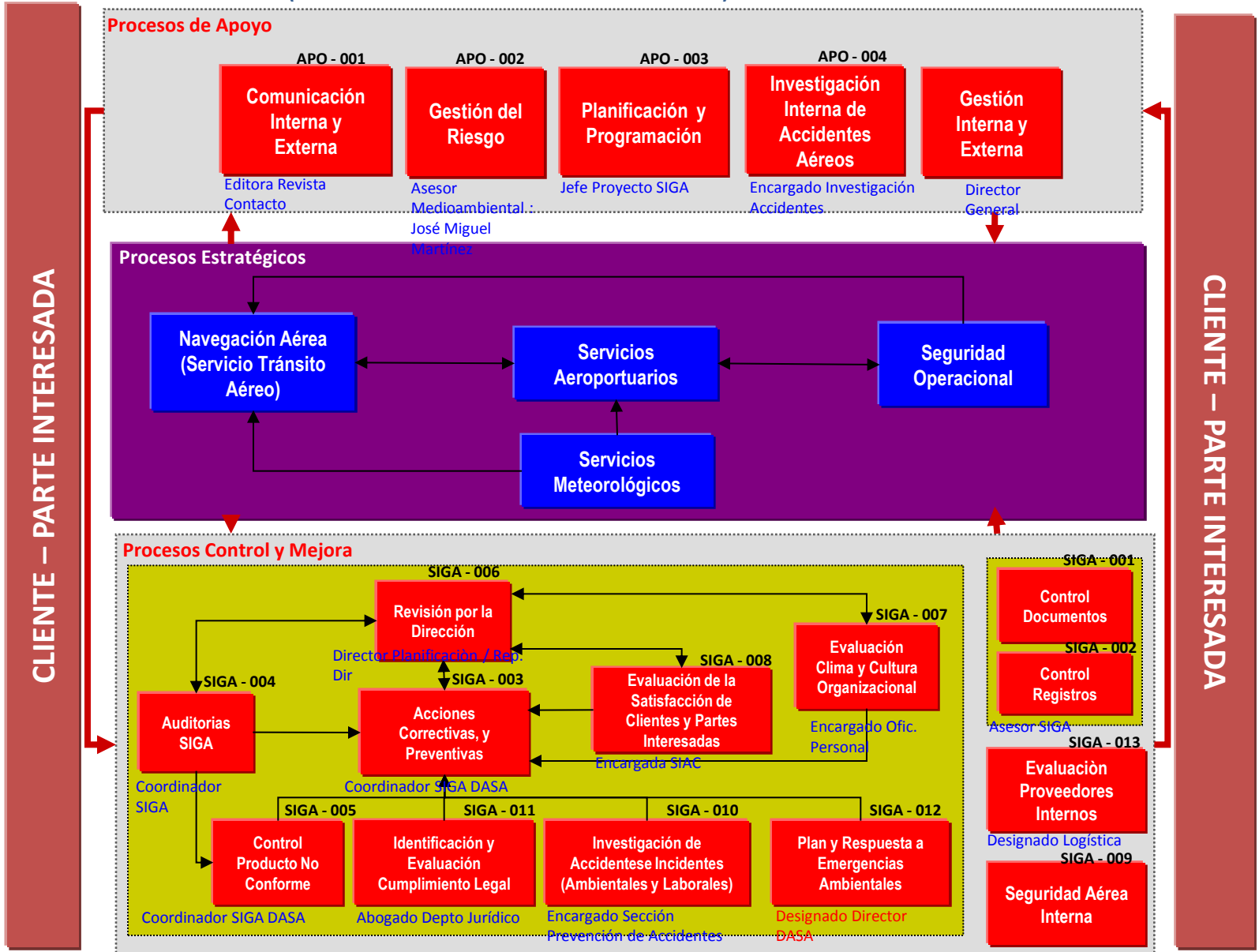




GESTIÓN INTEGRADA SIG

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

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

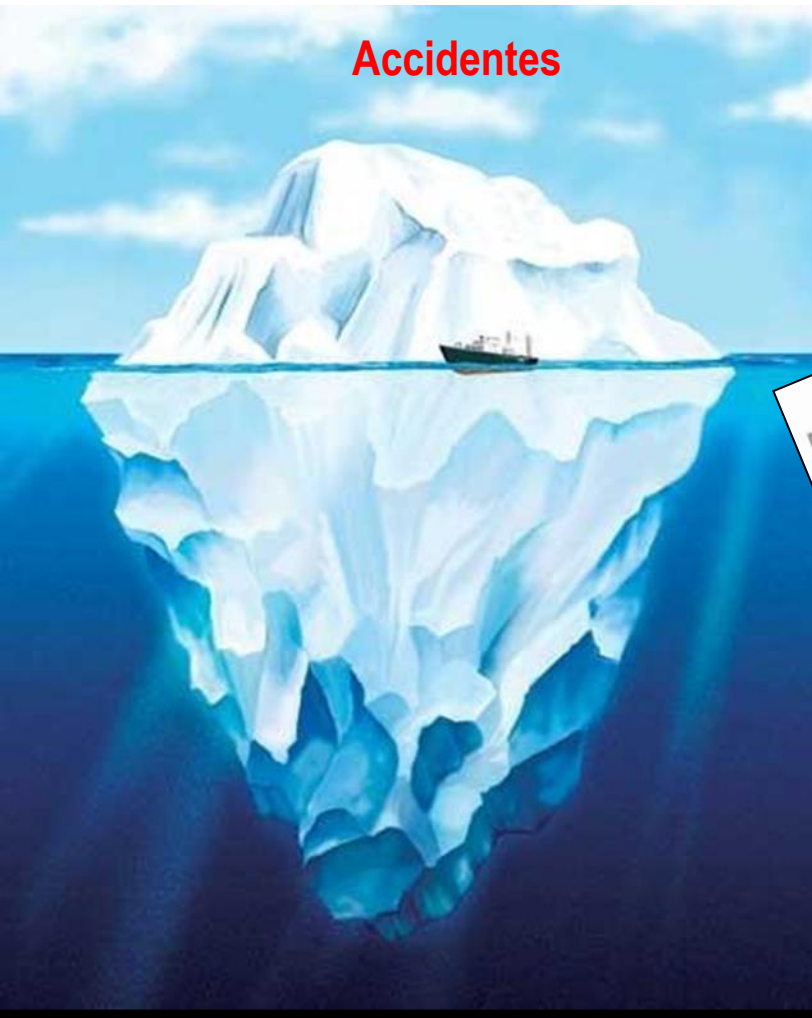


SSP-SMS PROCESO - **REACTIVO**

Accidentes

Método Reactivo

Investigación ACC.
(DAR13)
Eccairs



Accidente 1001

Fecha: 17 marzo 2010
Lugar del suceso: Aeropuerto

Marca y modelo de la aeronave:
Número de registro / matrícula:

Lesiones	Tripulante
Muertes	
Graves	
Leves	
Ninguna	

CAUSAS
Número de suceso / Informe de suceso

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE INCIDENTES DE TRANSITO AEREO PARA DEPENDENCIAS ATS

PARA: DPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (FAX 426 8462) [www.dgac.cl](#)
DPTO. AERODROMOS Y SVC. AERONAUTICOS (FAX 844 1446) [www.dgac.cl](#)
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL [www.dgac.cl](#)

DE:

OBJ:

FECHA:

FAX N°: N° DE REG. N° REGISTRO:

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE INCIDENTES DE TRANSITO AEREO PARA DEPENDENCIAS ATS

Este formulario corresponde a la Notificación Inicial de un Incidente de Tránsito Aéreo, el cual deberá ser remitido vía email a acc@dgac.cl o directamente, con prelación al Departamento de Tránsito de Aeronaves (DCTA) de la DGAC y al Subdelegado, Servicio de Tránsito Aéreo (DCTA) de la DGAC.

Sección 1. INFORMACIÓN GENERAL

A) Servicio / Identificación de la aeronave: Nº de vuelo

B) Tipo de aeronave

C) Fecha y hora UTC del incidente

D) Tipo de incidente

E) Para Dependencia o Tª involucrada

F) País de origen: Nacionalidad

G) Ubicación de la Base Operativa: ICAO

H) Ubicación de la Base Operativa: IATA

I) Sección, lugar, nombre del incidente: Rumbo, Ruta

J) Dependencia o Tª que informó el incidente

K) Cond. del Daño: Lesión / Sin Lesión

Sección 2. INFORMACIÓN DETALLADA

A) Descripción del incidente

Sección 3. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

L) Fecha hora lugar de notificación de incidente

M) Exped. Firma de quien elabora el informe

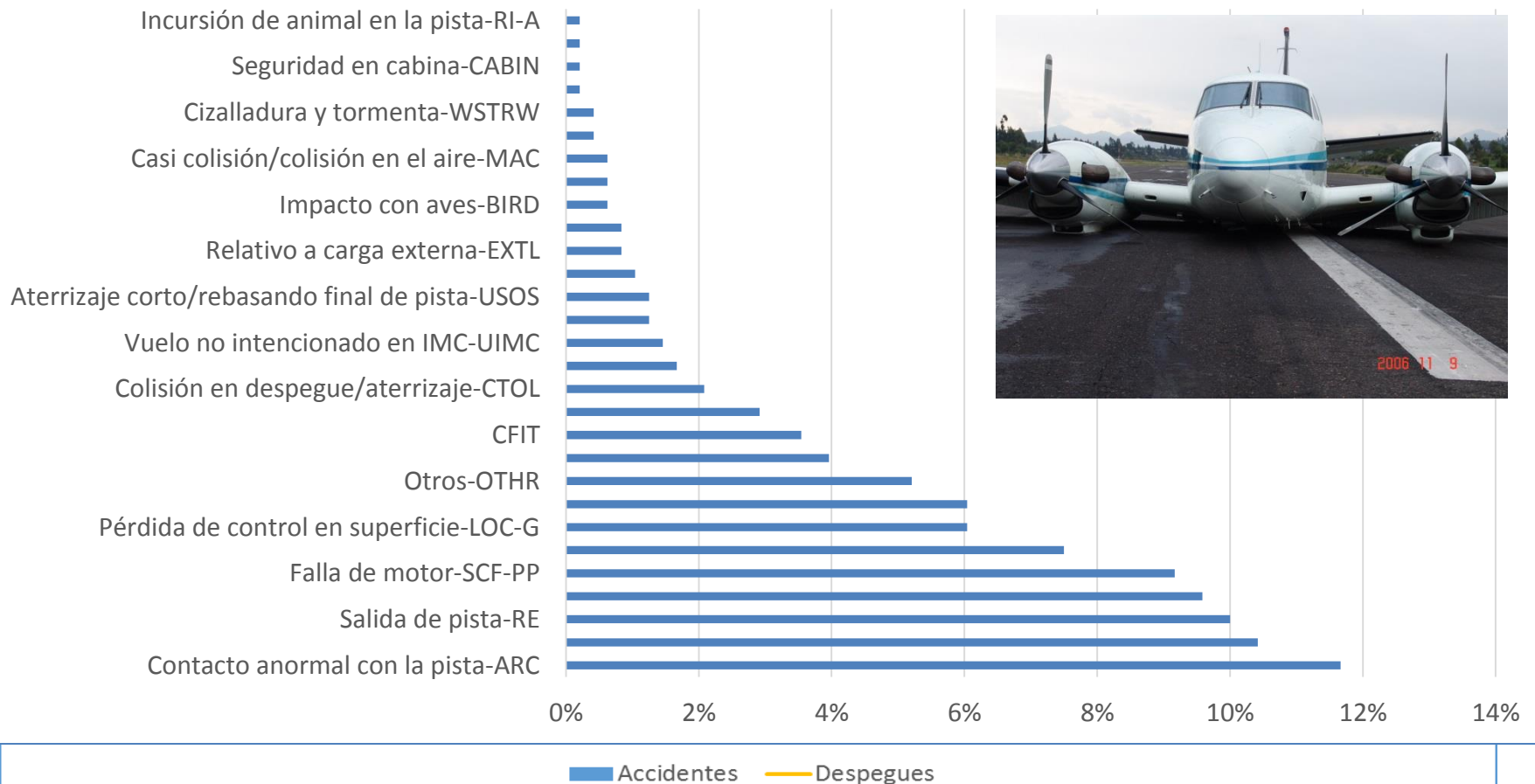
N) Exped. Firma de quien recibe el informe



Accidentes v/s N° Despegues

Distribución porcentual de sucesos 2004-2013 por Categoría

Fuente: Oficina de Análisis



Utilización del sistema ECCAIRS (versión 5) para:

- Notificaciones Anexo 13.
- Codificación de Sucesos en lenguaje ADREP2000.

Gestión de la Información Reactiva y Proactiva:

- Investigaciones de Accidentes e Incidentes de Aviación (más de 15 años de información).
- Investigaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (en implementación).
- Datos sobre operaciones de Aeronaves.
- Datos sobre el desempeño operativo.

PROCESO SSP SMS - *PROACTIVO*



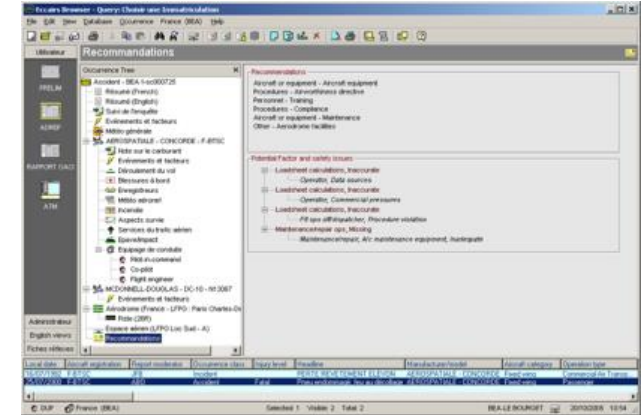
Reactivo

Acc. Investigación
(DAR13)

Método Proactivo

- IDI ATS
- NOSS
- SARSEV
- FDM
- AUDITORÍAS

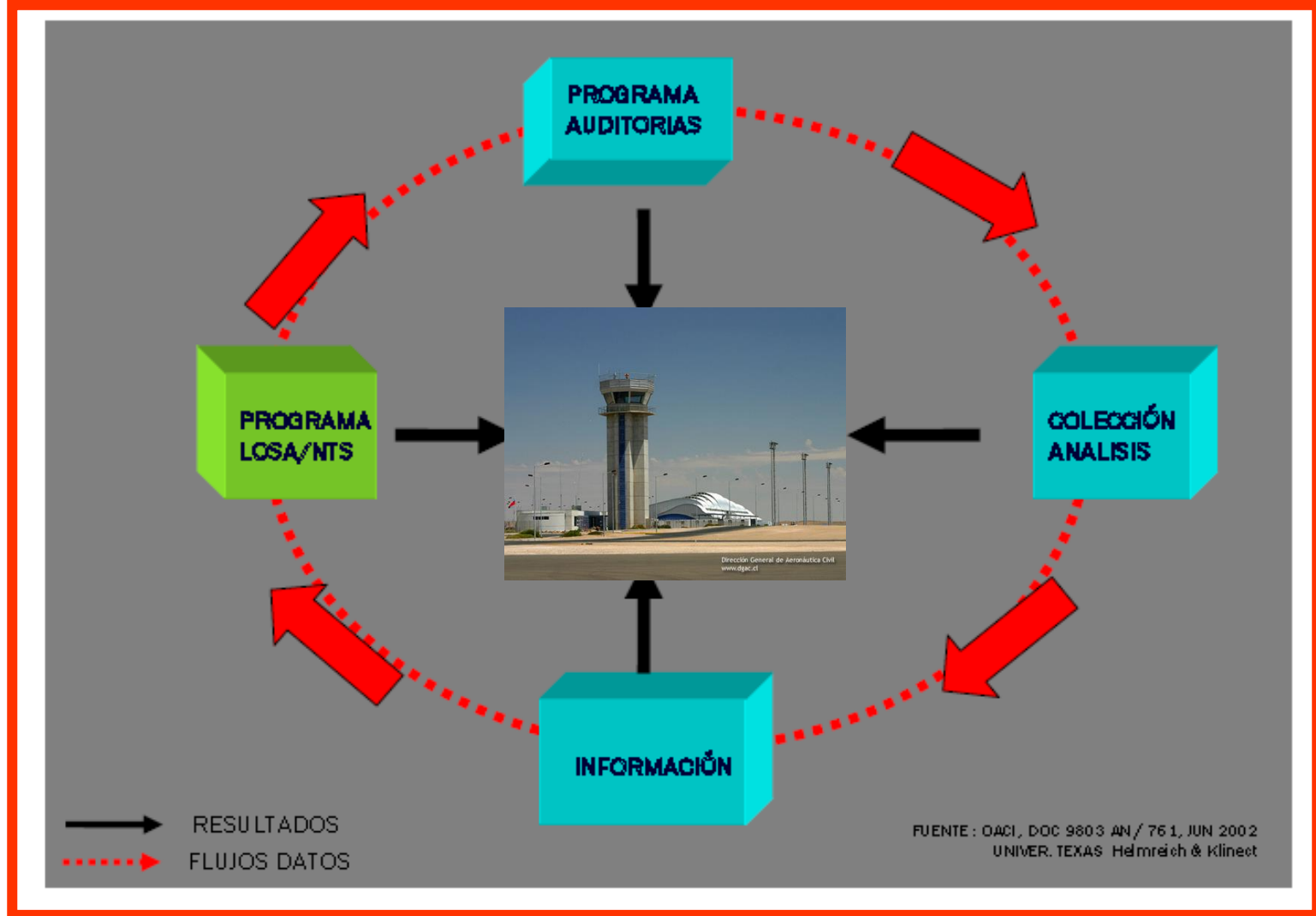
La Oficina de Análisis del DPA:



Proporciona:

- Trazabilidad al cumplimiento de requisitos OACI (Anexo 13).
- Indicadores SSP.
- Indicadores de desempeño operativo.
- Identificación objetiva de áreas de interés de la Seguridad Operacional, para dar soporte a la toma de decisiones, a través de Estudios de Seguridad Operacional.

LOSA / NOSS



- LOSA : LINE OPERATIONS SAFETY AUDIT EN EMPRESAS AÉREAS
- NOSS: NORMAL OPERATIONS SAFETY SURVEY EN ATS

ICAO - FLIGHT SAFETY INFORMATION EXCHANGE

[FSIX Home](#)
[Library](#)
[RSOOs](#)
[GASP](#)
[FAQ](#)

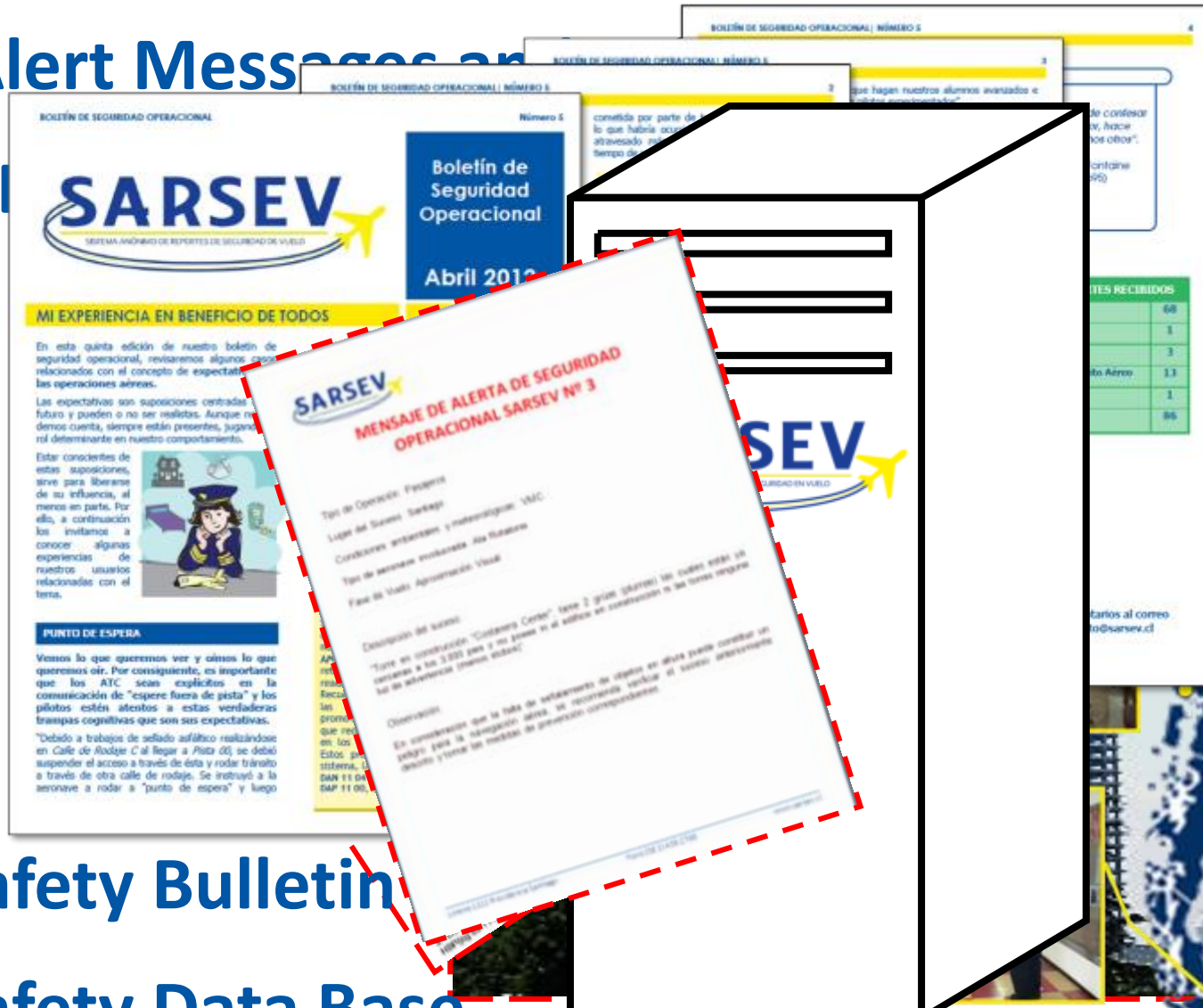
Safety Related Links

[ACIP: AFI Comprehensive Implementation Plan](#)
[Air Transport Portal of the European Commission](#)
[Airbus - Safety First Library](#)
[Anonymous Flight Safety reporting System Implemented by the General Directorate for Civil Aviation of Chile \(CAA\)](#)
[AOPA Air Safety Foundation](#)
[Australian Civil Aviation Safety Authority \(CASA\)](#)
[Australian Transport Safety Bureau \(ATSB\)](#)
[Boeing Commercial Airplanes - Jetliner Safety Overview](#)
[Bolivian DGAC - Accident Prevention](#)
[CAST - Commercial Aviation Safety Team](#)
[Eurocontrol-Safety Regulation Commission \(SRC\)](#)
[European Aviation Safety Agency](#)
[European Strategic Safety Initiative \(ESSI\)](#)
[Federal Aviation Administration - Safety Information](#)
[FAA - Invitation to contributions to a Human Factors study](#)
[Flight Safety Foundation](#)
[France - Bureau d'Enquête et d'Analyses \(BEA\)](#)
[IATA's Global Safety Information Center \(GSIC\)](#)
[IATA Operational Safety Audit \(IOSA\)](#)
[IATA STEADES - International Aviation Safety Incident Data Management and Analysis](#)
[ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Program](#)
[ICAO Flight Safety & Human Factors Programme](#)
[IFALPA Safety Bulletins](#)
[IFATCA Publications](#)
[ISASI - International Society of Air Safety Investigators](#)
[International Standard for Business Aircraft Operations \(IS-BAO\)](#)
[Japan - Aviation Safety](#)
[List of airlines banned within the EU !\[\]\(9da71bd467f031d3c96887c7767393eb_img.jpg\)](#)
[Pacific Aviation Safety Office \(PASO\)](#)
[SKYbrary - Aviation safety knowledge portal !\[\]\(1cb6e0eb6c427af6fba11ed9f5908add_img.jpg\)](#)
[Transport Canada - Aviation Safety](#)
[Transportation Safety Board of Canada](#)
[US National Transportation Safety Board \(NTSB\)](#)

✈ Alert Messages and

ons

✈ TI



Boletín de Seguridad Operacional
Número 5
Abril 2012

SARSEV
SISTEMA ANÓNIMO DE REPORTES DE SEGURIDAD EN VUELO

MI EXPERIENCIA EN BENEFICIO DE TODOS

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

Las expectativas son suposiciones creadas en el futuro y pueden o no ser realidades. Aunque no damos cuenta, siempre están presentes, jugando un rol determinante en nuestro comportamiento.

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

PUNTO DE ESPERA

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

"Debido a trabajos de señado asfáltico realizándose en Calle de Rodaje C al llegar a Pista 06 se debió suspender el acceso a través de ésta y rodar tránsito a través de otra calle de rodaje. Se instruyó a la aeronave a rodar a "punto de espera" y luego

MENSAJE DE ALERTA DE SEGURIDAD OPERACIONAL SARSEV Nº 3

Tipo de Operación: Programada
Lugar del Suceso: Santiago
Condiciones ambientales y meteorológicas: VMC
Tipo de aeronave involucrada: Air France
Fase de Vuelo: Aproximación Visual

Descripción del suceso:
"Sobre un aterrizaje 'Controlado Certero' fase 2 (pista) los cuales están en operación a las 1300 hrs y no posee ni el estado de operación ni las luces regulares del aeropuerto (veremos fotos)".

Observación:
En consideración que la falta de señalamiento de alguna señal puede constituir un peligro para la navegación aérea, se recomienda notificar al servicio de tránsito aéreo y tomar las medidas de prevención correspondientes.

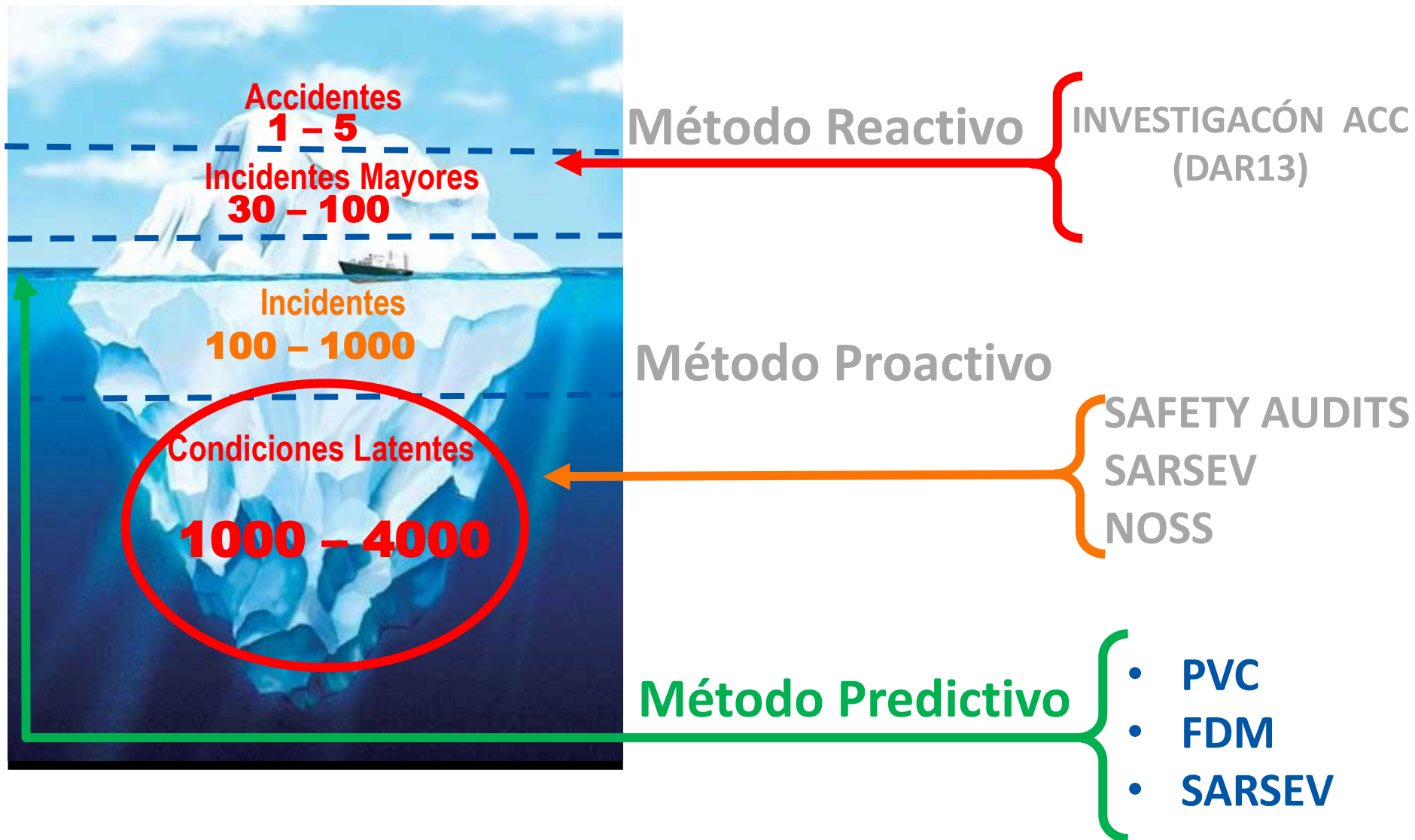
REPORTES RECIBIDOS	
	60
	1
	3
En Aéreo	13
	1
	86

Enviar al correo: info@sarsev.cl

✈ Safety Bulletin

✈ Safety Data Base

SSP PROCESO *PREDICTIVO*





FDM/FOQA /MOQA

(Flight Operation Quality Assurance)

01:54:59 a.m. UTC
VertAcc: 0.957 g
LatAcc: 0.000 g
LongAcc: 0.066 g
AirSpd: 133 Kt
GndSpd: 145 Kt
Hdg: 130.4 Deg
AltStd: 8474 FT
RadAlt: 512 FT
WindDir: 91.8 Deg
WindSpd: 10 Kt
Drift: 2.1 Deg
AOA: 6.7 Deg
Pitch: 3.4 Deg
Roll: 0.9 Deg
VertSpd: -761 Ft/min

Plan / Runway oriented
1 NM

Profile / Runway oriented
2000 Ft
0
-2000 Ft

LAN

THR ? 6/S LOC AP1+2 1FD2 A-THR 13000 862 10 810 106 GND

GS 145 TAS 155 092/10 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000

1.2 1.4 EPR 1.2 1.4
1.1 1.0 1.1 1.0
EGT 458 449
N1 80.3 80.4
N2 82.8 82.4
GND SPLRS ARMED
F. F WDH 400 980
FOB: 4460 KG
S FLAP F
FULL
LOG GEAR
FLAPS FULL

IV. PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

DGAC Chile

PROMOCIÓN DEL SMS-SSP

- **Ámbito Estratégico:**

- Programa Nacional de Seguridad Operacional (PNSO- SSP).
- Programa de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
- Programa de Prevención de Accidentes DPA 2013-15.
- Taller para la “Alta Dirección”.

- **Ámbito operativo**

- Programa de Instrucción Complementaria Clubes Aéreos (PICCA)
- Programa de Gestión de Amenaza y Error (TEM).
- Programa CFIT / ALAR.
- Programa de promoción Sistema reportes SARSEV .

- **Área técnica 2013-15.**

- Cursos de Implementación de SSP-PNSO.
- Taller de Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM)
- Taller de Manejo de Riesgos Operacionales.
- Taller promoción SMS 2013-15.



CURSOS SMS-SSP – DOC. 9859 OACI

(2007-2014)

- **Interno DGAC:**

- 62 Cursos SMS (1863 asistentes)
- 14 Cursos SSP (386 asistentes)

- **Externos a DGAC**

- 56 Cursos SMS (1621 asistentes)
- IV Cursos SMS Internacionales (215 asistentes)

47.8%

– **TOTALES: 4085**



PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

www.dgac.gob.cl/porta/web/dgac/?_pageid=242,1&_dad=portal&_schema=PORTAL



| Inicio | Mapa del Sitio | FAQ

AERONAVES

CERTIFICACIONES

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

AEROPUERTOS

CONCESIONES

NORMATIVA

ACERCA DE LA DGAC

DIRECCIÓN METEOROLÓGICA CHILE

Ciudad: SANTIAGO

Martes 14:58



Temperatura: 28.1°C

Humedad: 19%

Despejado

[Pronóstico por regiones](#)



CÁMARAS DE AERÓDROMOS



PASAJEROS

[Datos de Seguridad en el Vuelo](#)

SISTEMA ANÓNIMO DE REPORTE DE SEGURIDAD DE VUELO

VOLUNTARIO | NO PUNITIVO

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

[Estado de mi Reporte](#)

REPORTE SARSEV

BOLETIN SARSEV

NOTICIAS

Sistema Anónimo de Reportes de Seguridad de Vuelo SARSEV

El SARSEV es un programa no punitivo de registro de reportes anónimos y voluntarios de sucesos o situaciones que ponen en riesgo la seguridad operacional.

[Más Información >](#)



USUARIOS


- Pilotos
- Tripulantes de Cabina
- Personal de Tierra
- Empresas Aéreas

SERVICIOS



SERVICIOS ONLINE

CONCLUSIONES

- ✈ El SMS /SSP es responsabilidad de la “Alta Dirección”.
 - ✈ El SMS/SSP requiere recursos y debe ser gestionado en etapas flexibles.
 - ✈ La consolidación real de los métodos proactivo y predictivo es compleja.
 - ✈ En el RST, deben ser lideradas por la Gerencia del Aeródromo y ser parte de su manual SMS.
- 



www.dgac.cl

¡MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN!
prevac@dgac.gob.cl o +56 2 4392485
WWW.DGAC.CL