



OACI | UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



Implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP)

Marcelo Ureña RO/FLS
07 de Junio de 2016

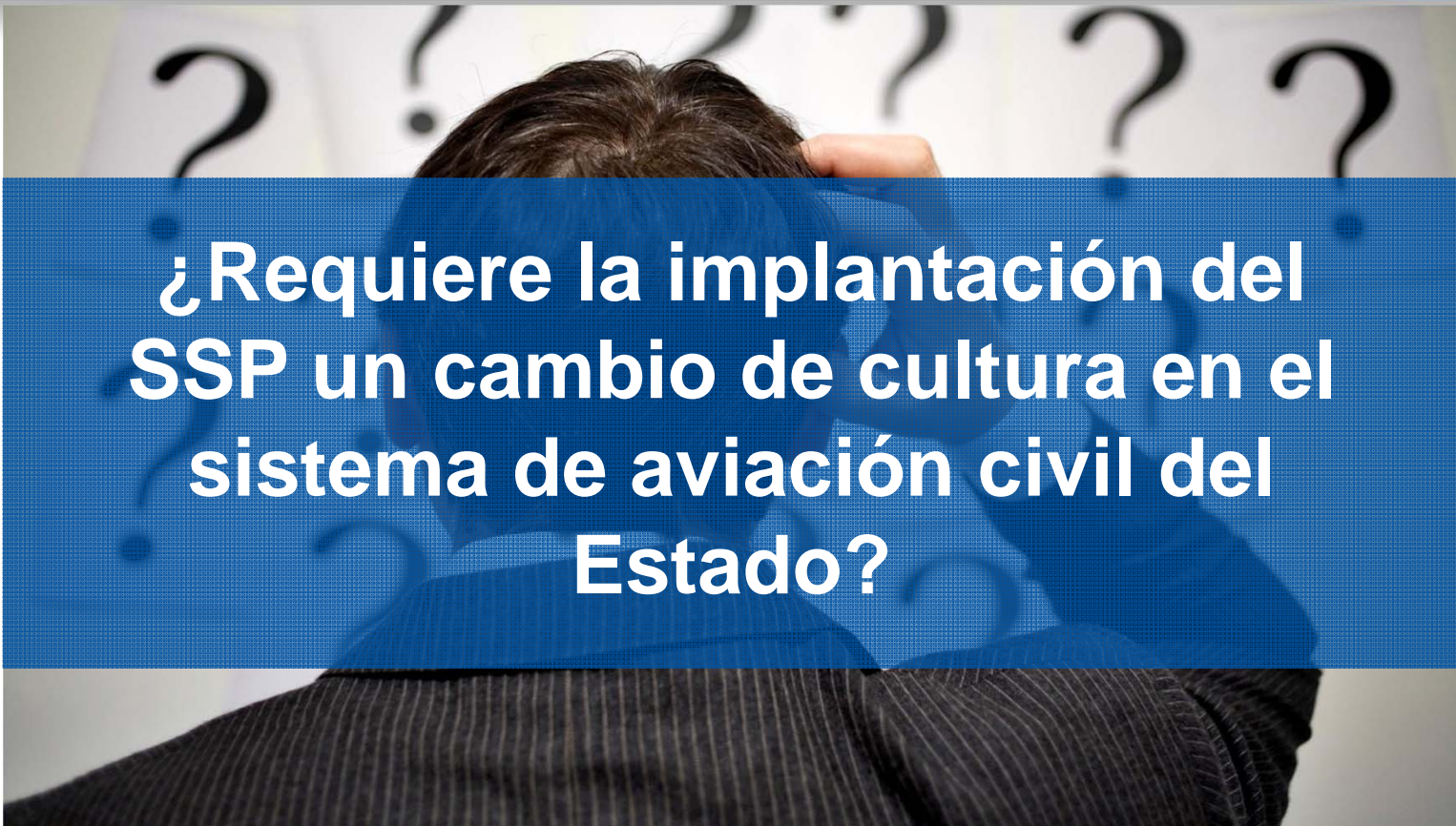




OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



¿Requiere la implantación del SSP un cambio de cultura en el sistema de aviación civil del Estado?



¿Es el SSP un programa aislado o integrado?





OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



El SSP es un programa integrado





Introducción inicial de los SARPs sobre la gestión de la seguridad operacional

Descripción	Anexos	Fecha en que surtió efecto	Fecha de aplicación
Safety Programme	6, 11 and 14	17 July 2006	23 November 2006
State Safety Programmes	1, 8, 13	20 Julio 2009	18 November 2010
SSP Framework (Attachment)	1, 6, 8, 11, 13 and 14	20 Julio 2009	18 November 2010



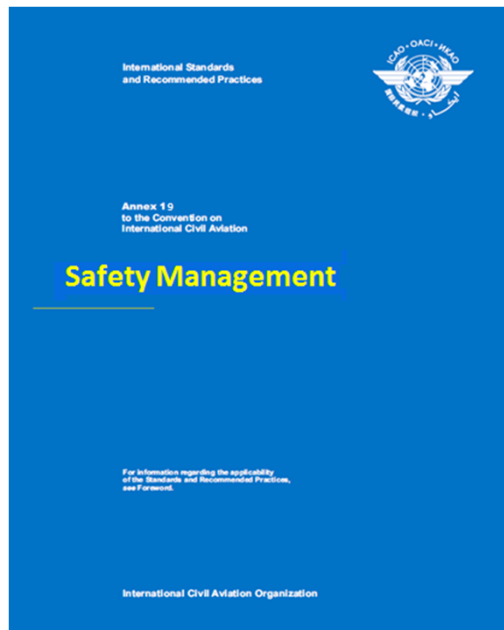
OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



Anexo 19



- Adoptado por el Consejo el 25 de febrero de 2013;
- Se hizo efectivo el 15 de julio de 2013; y
- Fue aplicable desde el 14 de noviembre de 2013.



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



3.1 Programa estatal de seguridad operacional (SSP)

3.1.1 Cada Estado establecerá un SSP destinado a la gestión de la seguridad operacional en el Estado, a fin de alcanzar un **nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP)** en la aviación civil. El SSP incluirá los siguientes componentes:



Componentes

1. Política y objetivos
2. Gestión de riesgos
3. Aseguramiento
4. Promoción



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



4 componentes y 11 elementos

1. Política y objetivos

1.1 Marco de trabajo legislativo

1.2 Responsabilidades

1.3 Investigación de accidentes e incidentes

1.4 Política de cumplimiento



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



Componentes y elementos

2. Gestión de riesgos

2.1 Requisitos para el SMS del proveedor

2.2 Acuerdo sobre el rendimiento del proveedor



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



Componentes y elementos

3. Aseguramiento de la seguridad operacional

3.1 vigilancia

3.2 recopilación, análisis e intercambio de datos

3.3 enfoque basado en datos de la vigilancia de áreas de mayor preocupación o necesidad



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



Componentes y elementos

4. Promoción de la seguridad operacional

4.1 Capacitación **interna**, comunicación y distribución de información

4.2 Capacitación **externa**, comunicación y distribución de información



Implantación del SMS

3.1.3 Como parte de su SSP, cada Estado exigirá que los siguientes proveedores de servicios implanten un SMS:





Anexo 19 - Prologo

- ✓ La implantación eficaz del SSP es un proceso gradual, que requiere tiempo para madurar totalmente.
- ✓ Los factores que afectan el tiempo requerido para establecer un SSP incluye:
 - la complejidad del sistema de transporte aéreo, así como;
 - la madurez de las capacidades del Estado para la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación.



OACI

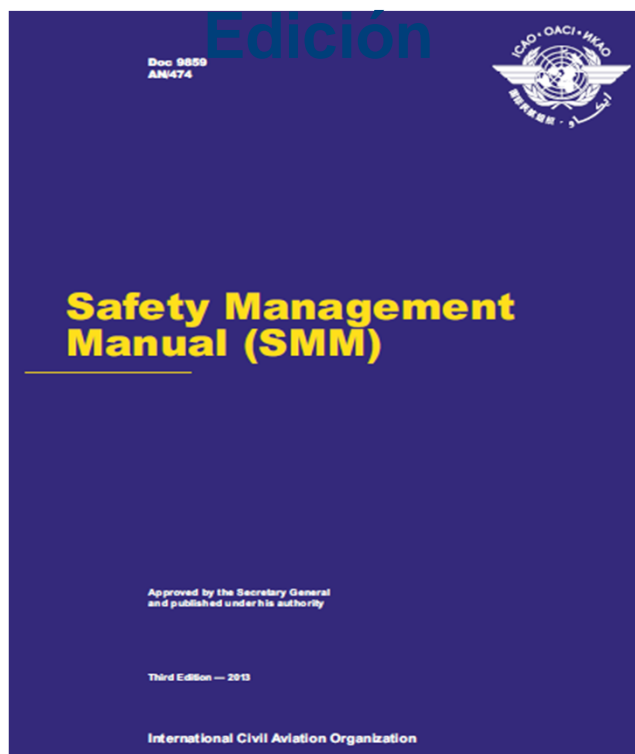
UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



SMM (Doc 9859) 3^{ra}

Edición





OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



SMM (Doc 9859) 3^{ra} Edición

- ✓ Se han introducido las siguientes mejoras:
 - evaluación del perfil de riesgo de la organización;
 - integración SMS-QMS;
 - identificación de peligros y mitigación de riesgo;
 - procedimiento de priorización de peligros;



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



SMM (Doc 9859) 3^{ra} Edición

- ✓ Se han introducido las siguientes mejoras: (Cont.)
 - desarrollo de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI);
 - desarrollo del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP);
 - lista de verificación de auditoría SMS;
 - Vigilancia/inspección basada en riesgo;



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



SMM (Doc 9859) 3^{ra} Edición

- ✓ Se han introducido las siguientes mejoras: (Cont.)
 - Implantación del SSP y SMS por etapas; y
 - sistemas de reportes obligatorios y voluntarios.



Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

- ✓ El GASP pide a los Estados con sistemas maduros de vigilancia de la seguridad operacional avanzar hacia la implantación plena del SSP.
- ✓ Estados con aplicación eficaz (EI) mayor a 60 % deberían tener su SSP implantado en **2017**.
- ✓ Todos los Estados miembros para finales del 2022.



OACI

UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



CMA del USOAP en el SSP

- ✓ Las auditorías y vigilancia del SSP serán realizadas solamente en los Estados con una EI sobre 60 %.



Actualización del SAAQ y PQs

- ✓ El SAAQ y las PQs han sido actualizadas para atender las disposiciones de la gestión de la seguridad operacional.
- ✓ Las PQs sobre gestión de la seguridad operacional han sido incluidas en cada área de auditoría aplicable.



Plazos

- ✓ Las PQs SSP/SMS de todos los Estados que tengan una EI superior al 60 % serán auditadas a partir del **01 enero de 2018.**



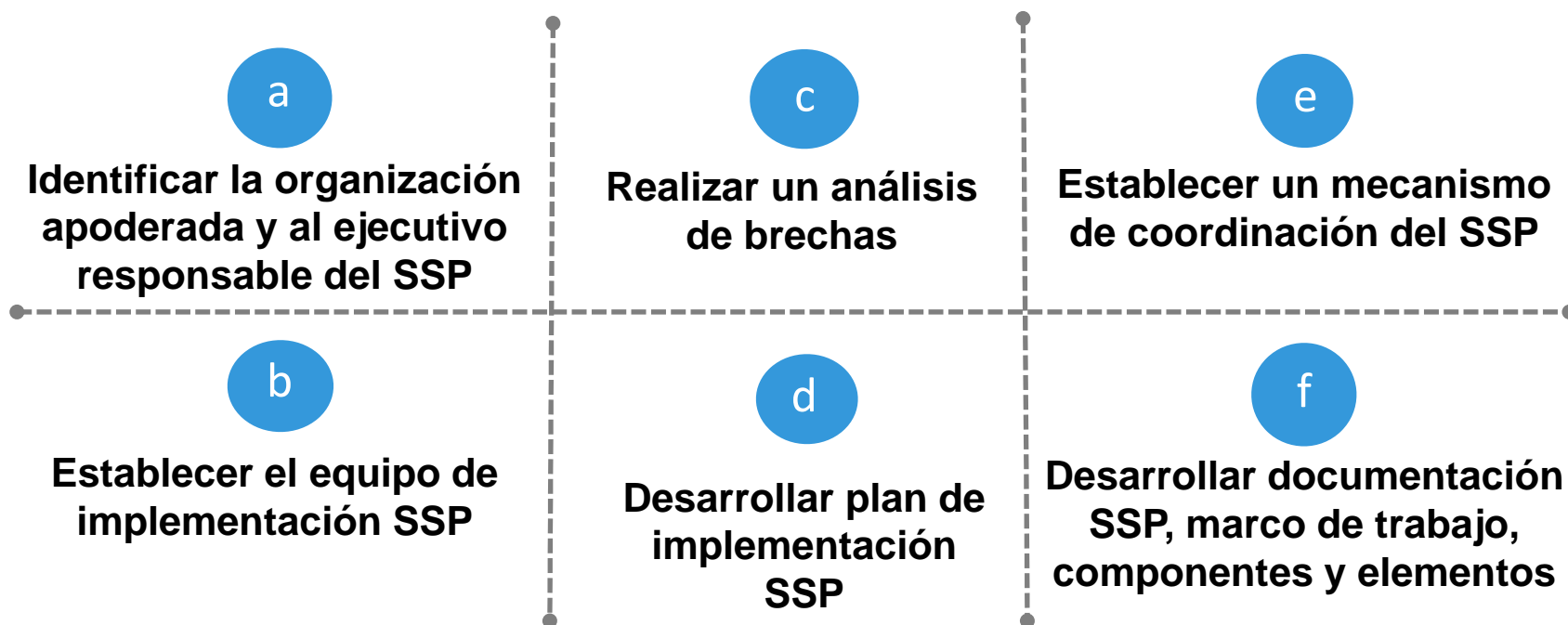
PQs

Áreas de auditoría	# PQ
LEG	04
ORG	13
PEL	11
OPS	10
AIR	31
AIG	03
ANS	09
AGA	10
Total	91



Etapa 1
Ítem 1.2 (i)

Responsabilidades de seguridad operacional estatal





Etapa 2

1

Ele. 1.1 – Establecer un marco de trabajo legislativo estatal

2

Ele. 1.2 (ii) b) – Definir y documentar la política y objetivos

4

Ele. 1.4 (i) - Establecer una legislación de cumplimiento (sanciones) básica

2

Ele. 1.2 (ii) a) – Identificar, definir y documentar las responsabilidades de la gestión de SO

3

Ele. 1.3 - Establecer un proceso de investigación de accidentes e incidentes graves

5

Ele. 3.1 (i) – Supervisión estatal y vigilancia de proveedores



Etapa 3

1

Ele. 1.4 (ii) a) - Disposiciones a proveedores para que aborden y resuelvan desviaciones de SO y calidad de forma interna

1

Ele. 1.4 (ii) c) Disposiciones para evitar el uso de datos para propósitos que no sean la mejora de la SO

2

Ele. 2.1 (ii) – Desarrollar reglamentos armonizados que requieran la implantación del SMS

1

Ele. 1.4 (ii) b) - Condiciones y circunstancias en la que un Estado puede intervenir las desviaciones de SO

1

Ele. 1.4 (ii) d) Disposiciones para proteger las fuentes de información de los sistemas de notificación voluntaria / confidencial

3

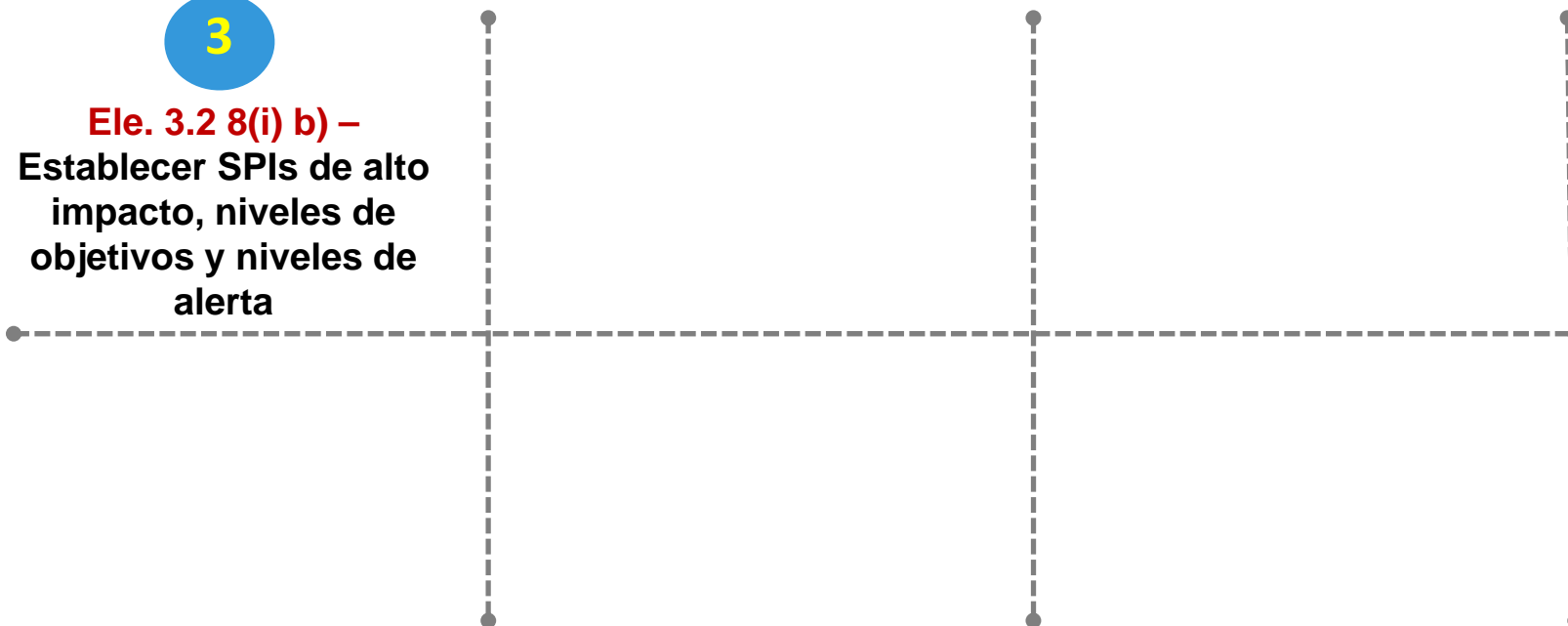
Ele. 3.2 (i) a) – Establecer sistemas de recopilación e intercambio de datos



Etapa 3 (Cont.)

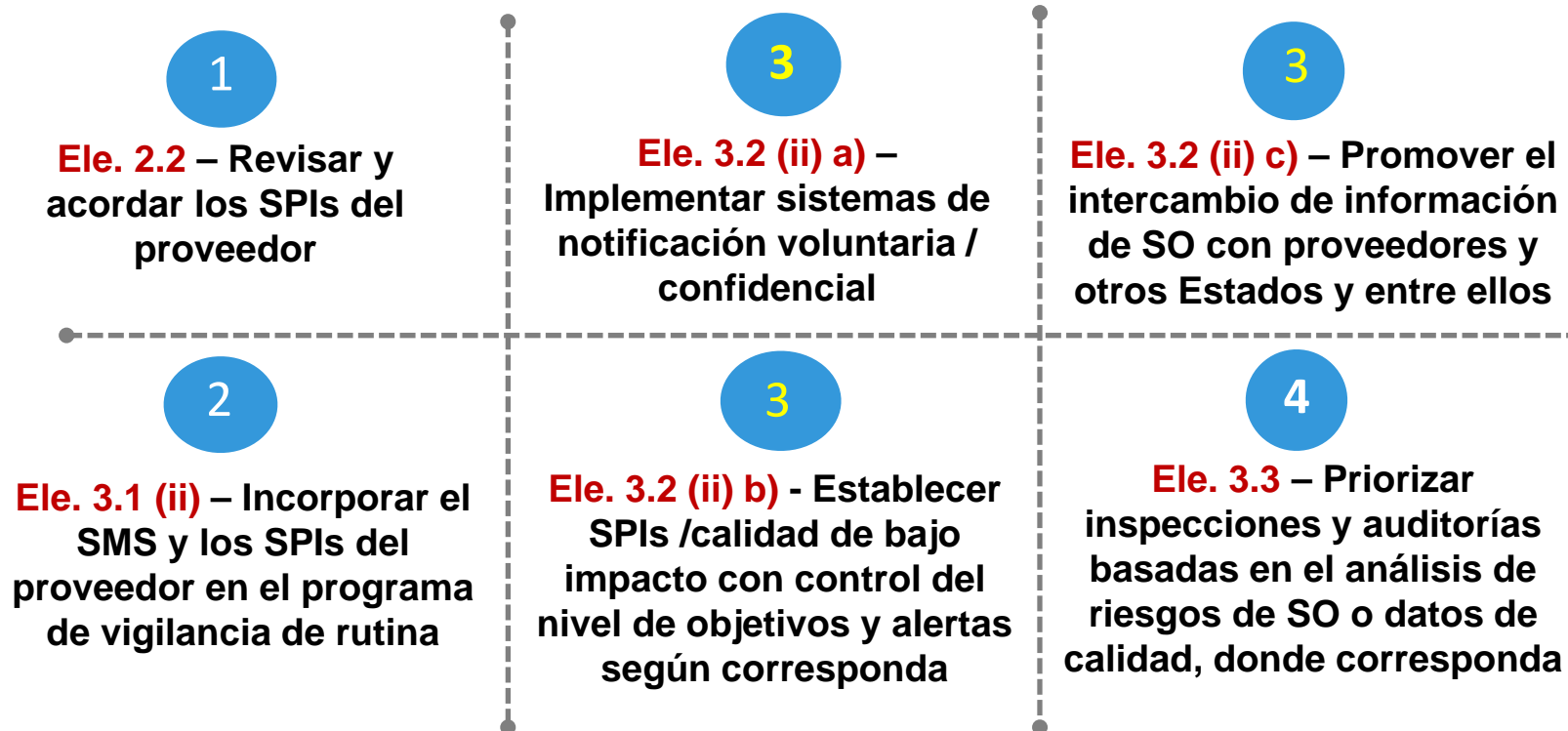
3

**Ele. 3.2 8(i) b) –
Establecer SPIs de alto
impacto, niveles de
objetivos y niveles de
alerta**





Etapa 4

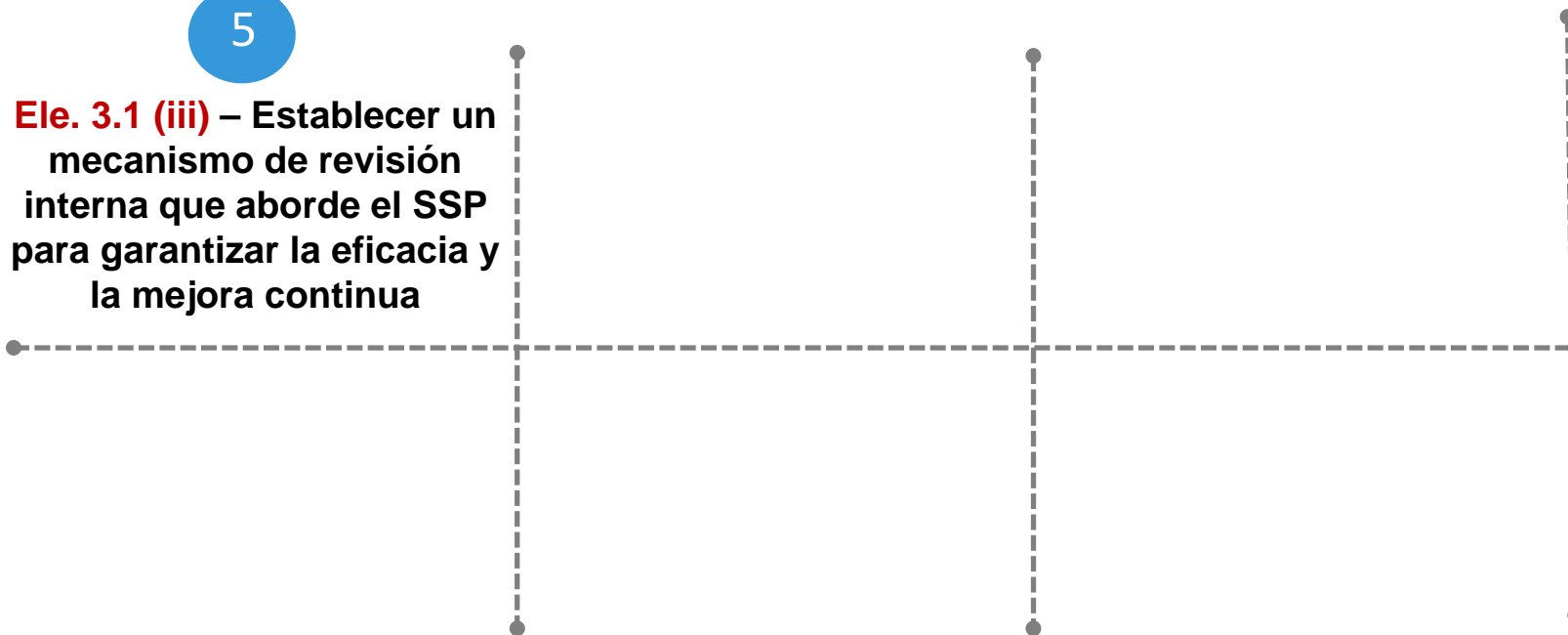




Etapa 4 (Cont.)

5

Ele. 3.1 (iii) – Establecer un mecanismo de revisión interna que aborde el SSP para garantizar la eficacia y la mejora continua





Componentes y elementos

4. Promoción de la seguridad operacional

4.1 Capacitación **interna**, comunicación y distribución de información

1.2 Capacitación **externa**, comunicación y distribución de información



Etapas de implementación del SSP

Etapa 1 (12 meses)	Etapa 2 (12 meses)	Etapa 3 (24 meses)	Etapa 4 (24 meses)
Ele. 4.1			
Ele. 4.2			



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

