



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



LAR 211 - Requisitos SMS

Roberto Sosa

RO ANS and SAFETY





ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Contenido

- a) LAR 211
- b) Requisitos SMS en el LAR 211
- c) Anexo 19 Edición 2 – Enmienda 1
- d) Doc. 9859 4ta Edición
- e) Conclusiones





- **Cumplimiento al Anexo 11**
- **Actualizado a la enmienda 50 a**
- **Aprobado por la junta general de SRVSOP en Noviembre del 2016**
- **Requisitos SMS (Incluye Anexo 11 y Doc 9859)**
- **Requisitos para la gestión del tránsito aéreo**





LAR 211 Capítulo A

Marco operacional para los servicios de tránsito aéreo

- | | |
|--|---|
| (2) Zona prohibida. - Su establecimiento se sujeta a condiciones especialmente rigurosas. Su uso está absolutamente vedado a las | 211.075 Zona de identificación de defensa aérea.

La AAC coordina, organiza y dispone el establecimiento, difusión y la publicación |
|--|---|

211.085 Gestión de la seguridad operacional en los servicios de tránsito aéreo.

- (a) La AAC establece el programa estatal de seguridad operacional para determinar, conjuntamente con el ATSP, el nivel aceptable de seguridad operacional en el suministro del ATS.
- (b) La AAC [O EL ORGANO A CARGO DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL] ejecuta la vigilancia y auditoria del sistema de seguridad operacional del ATSP, y dispone medidas correctivas para su correcto funcionamiento.

Reglamento de Aviación Civil de Chile

Reglamento Aeronáutico Latinoamericano

LAR 211
Gestión del tránsito aéreo

Ministerio de Transportes y Obras Públicas

2014



LAR 211 - Capítulo B Aspectos generales de los servicios de tránsito aéreo

211.365 Interferencia ilícita.

- (a) Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Seguirá transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se toman las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.
- (b) Cuando se sepa o se sospeche que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de interferencia ilícita, las dependencias ATS deben informar inmediatamente a la AAC e intercambiar la información necesaria con el explotador o su representante designado.

211.370 Contingencia en vuelo: aeronaves extraviadas.
 En caso de aeronave extraviada, el ATSP debe aplicar lo indicado en el Apéndice 13 (Contingencia en vuelo)

211.375 Contingencia en vuelo: aeronave no identificada.
 En caso de aeronave no identificada, el ATSP debe aplicar lo indicado en el Apéndice 13 (Contingencia en vuelo)

211.380 Contingencia en vuelo: interceptación de aeronaves civiles.
 En caso de interceptación de aeronaves civiles, el ATSP debe aplicar lo indicado en el Apéndice 13 (Contingencia en vuelo)

211.385 La hora en los servicios de tránsito aéreo.

211.390 Sistema de gestión de la seguridad operacional.

a) Como parte del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), la AAC exige que los ATSP implanten un SMS de acuerdo con el Apéndice 12 (Gestión de la seguridad operacional) de la presente LAR. La prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR, bajo la gestión de un ATSP, se incluye en el ámbito de aplicación del SMS del ATSP. Cuando la prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR está parcial o totalmente a cargo de una entidad que no sea un ATSP, los servicios conexos que se prestan bajo la gestión del ATSP, o aquellos aspectos de los servicios que tienen implicaciones directas de carácter operacional, se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del ATSP.

b) Cualquier cambio significativo del sistema ATS relacionado con la seguridad operacional, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que el ATSP haya demostrado, a través de una evaluación de la seguridad operacional, que se satisface un nivel aceptable de seguridad operacional y se haya consultado a los usuarios. Cuando, por la índole del cambio, no pueda expresarse el nivel aceptable de seguridad operacional en términos cuantitativos, la evaluación de la seguridad operacional puede depender de un juicio operacional.

c) El ATSP debe disponer las medidas adecuadas para asegurar que haya supervisión después de la implantación con el objeto de verificar que se satisfice el nivel definido de seguridad operacional.



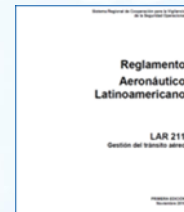


LAR 211 - Apéndice 12

Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

Tabla 1. Cuatro etapas de la implementación del SMS

Etapa 1 (12 meses*)	Etapa 2	Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)			
<p>LAR 211 - Apéndice 12</p> <p>Tabla 1. Cuatro etapas de la implementación del SMS</p>					
Etapa 1 (12 meses*)	Etapa 2 (12 meses)	Etapa 3 (18 meses)	Etapa 4 (18 meses)		
<p>1. Elemento 1.1 del SMS (i):</p> <p>a) identificar al ejecutivo responsable del SMS;</p> <p>b) establecer un equipo de implementación del SMS;</p> <p>c) definir el alcance del SMS;</p> <p>d) realizar un análisis de brechas de SMS.</p> <p>2. Elemento 1.5 del SMS (i):</p> <p>a) desarrollar un plan de implementación del SMS.</p> <p>3. Elemento 1.3 del SMS:</p> <p>a) establecer una persona/oficina clave responsable de la administración y el mantenimiento del SMS.</p> <p>4. Elemento 4.1 del SMS (i):</p> <p>a) establecer un programa de capacitación de SMS para el personal, con prioridad para el equipo de implementación del SMS.</p> <p>5. Elemento 4.2 del SMS (i):</p> <p>a) iniciar canales de comunicación del SMS / seguridad</p>	<p>1. Elemento 1.1 del SMS (i):</p> <p>a) establecer los objetivos de seguridad operacional</p> <p>2. Elemento 1.2 del SMS (i):</p> <p>a) definir la responsabilidad de la gestión de seguridad operacional departamental y/o organizacional</p> <p>b) establecer el mecanismo de coordinación de seguridad operacional</p> <p>c) establecer el departamento al, donde corresponde</p> <p>3. Elemento 1.3 del SMS (i):</p> <p>a) establecer el mecanismo de respuesta emergente</p> <p>4. Elemento 1.5 del SMS (i):</p> <p>a) iniciar el progreso de los documentos SMS y el documento de respaldo</p>	<p>1. Elemento 2.1 del SMS (i):</p> <p>a) establecer un procedimiento de notificación de peligros voluntaria.</p> <p>2. Elemento 2.2 del SMS:</p> <p>a) establecer procedimientos de gestión de riesgos de la seguridad operacional.</p> <p>3. Elemento 3.1 del SMS (i):</p> <p>a) establecer procedimientos de</p>	<p>1. Elemento 1.1 del SMS (iii):</p> <p>a) mejorar el procedimiento disciplinario/la política existentes con una debida consideración de los errores o las equivocaciones accidentales de las infracciones deliberadas o graves.</p> <p>2. Elemento 2.1 del SMS (ii):</p> <p>a) integrar los peligros identificados a partir de los informes de investigación de sucesos con el sistema de notificación de peligros voluntaria;</p>		





Anexo 10

Anexo 10 Edición 2 (Enmienda 1)

3.3 Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional

3.1.3 Como parte de su siguientes proveedores implanten un SMS:

e) proveedores de servicio conformidad con el Anexo

Nota.— La prestación de bajo la autoridad de un ámbito de aplicación del la prestación de servicio parcial o totalmente a car proveedor ATS, los servicio la autoridad del proveedor servicios que tienen implic operacional, se incluyen SMS del proveedor ATS. acuerdo con el Anexo 11 responsable de designar a

3.3.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional

3.3.2.1 Los Estados exigirán que los siguientes proveedores de servicios bajo su autoridad implanten un SMS:

- a) organizaciones de instrucción reconocidas.....
- b) explotadores de aviones o helicópteros autorizados....
- c) organismos de mantenimiento reconocidos
- d) organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves....
- e) **proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS), de conformidad con el Anexo 11; y**
- f) explotadores de aeródromos certificados,.....

o exigirá que los bajo su autoridad

~~de tránsito aéreo (ATS), de~~

~~, CNS, MET y/o de tránsito aéreo (ATS), se incluye proveedor ATS.~~

~~, CNS, MET y/o de una entidad~~

~~servicios conexos proveedor ATS, o~~

~~os que tienen operacional, se~~

~~del SMS del~~

2019



Anexo 19 – Primera edición

4.1.7 El SMS de un proveedor ATS, de acuerdo con el Anexo 11, será aceptable para el Estado responsable de designar al proveedor.

Nota.— La prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAF de la autoridad de un proveedor ATS, se incluye en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor de servicios de navegación aérea cuando la prestación de servicios de navegación aérea está parcial o totalmente a cargo de una entidad que no sea un proveedor de servicios conexos que se prestan bajo la supervisión de un proveedor ATS, o aquellos proveedores que tienen implicaciones operacionales de navegación aérea, se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del proveedor ATS.

Anexo 19 – Segunda edición (Enmienda 1)

4.1.8 (antes 4.1.7) El SMS de un proveedor ATS, de acuerdo con el Anexo 11, será aceptable para el Estado responsable de designar al proveedor.

7 de Noviembre de 2019



Doc 9859 4ta Edición

1.4.3 Interfaces

1.4.3.1 When States and service providers are considering implementing safety management it is important to consider the safety risks induced by interfacing entities.....

Interface safety impact assessment

1.4.3.2 The State or service provider should identify any hazards related to the interfaces and carry out a safety risk assessment using its existing hazard identification and safety risk assessment processes

Managing and monitoring the interfaces

1.4.3.4 States and service providers are ultimately responsible for managing and monitoring their interfaces to ensure the safe provision of services. An effective approach to interface safety risk management is to establish formal agreements between interfacing organization with clearly defined responsibilities.



DOC 9859 3era Edición	DOC 9859 4ta Edición
Alineado con Anexo 19, 1era Edición, Dividido en 4 Capítulos	Alineado con Anexo 19, Segunda Edición, Dividido en 3 partes y 8 Capítulos
Cultura de seguridad Operacional incluido en el Capítulo 1 .	Capítulo dedicado a la cultura de la seguridad Operacional para resaltar la importancia de esta en la gestión de la seguridad Operacional.
Alguna información relacionada con la protección de los datos y las fuentes de información.	Incluyen mayores lineamientos para la protección de los datos y las fuentes de información.
Alguna información referente a la descripción de sistemas e interfaces.	Lineamientos claros sobre la descripción de sistemas e interfaces en la parte I, Capítulo I.



Conclusiones

- a) Los Estados deben asegurarse de establecer regulaciones “claras y concisas” para el establecimiento de los requisitos relacionados con el SMS en los ATSP.
- b) Las Autoridades deben establecer procesos de supervisión continua para asegurarse del cumplimiento de los requisitos relacionados con la implementación del SMS.
- c) Los Estados “pueden” fomentar el establecimiento voluntario de la “gestión de la seguridad operacional” en otros servicios de apoyo a la Navegación Aérea.





ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



GRACIAS

