

**PROGRAMA ESTATAL DE
SEGURIDAD OPERACIONAL
DE (nombre del Estado)**

Versión original

26 de Abril de 2018

ÍNDICE

	No. Pág.
Prefacio	05
Introducción	07
Registro de enmiendas	09
1. Capítulo 1: Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional	
1.1 Legislación aeronáutica básica	11
1.2 Reglamentos de explotación específicos	12
1.3 Sistema y funciones estatales.....	13
1.4 Personal técnico cualificado	15
1.5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional.....	15
2. Capítulo 2: Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional	
2.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones	18
2.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional.....	18
2.3 Investigación de accidentes e incidentes.....	19
2.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional	20
2.5 Gestión de los riesgos de seguridad operacional	24
3. Capítulo 3: Aseguramiento estatal de la seguridad operacional	
3.1 Obligaciones de vigilancia.....	27
3.2 Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional	29
4. Capítulo 4: Promoción estatal de seguridad operacional	
4.1 Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional.....	35
4.2 Comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional.....	35
5. Capítulo 5: Desafíos, prioridades y objetivos	
5.1 Desafíos	37
5.2 Prioridades globales.....	39
5.3 Prioridades regionales.....	40
5.4 Objetivos	41
APÉNDICES:	
A - Declaración de la política de seguridad operacional.....	45
B - Reglamentos, instrumentos y otras publicaciones de seguridad operacional.....	47

C – Roles y responsabilidades de seguridad operacional del Estado en el marco del SSP.....	49
D – Arreglos de cooperación.....	51
E – Gestión de los riesgos de seguridad operacional de (nombre del Estado)	53
F - Requisitos SMS para los proveedores de servicio.....	55
G – Política de cumplimiento	57
H – Glosario.....	61

PREFACIO

La aviación es una parte esencial en el desarrollo económico y social de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#). Este sector ha tenido un crecimiento continuo y diversificado en los últimos años, una tendencia que se espera que continúe en el futuro. Esto representa oportunidades significativas para la innovación de la industria, tales como nuevas tecnologías, nuevas operaciones y nuevos tipos de aeronaves que contribuirán al crecimiento de nuestra economía. No obstante, estas nuevas oportunidades, traen consigo importantes desafíos para [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) en su objetivo de garantizar el mantenimiento y la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación.

[\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) es un Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y ha sido miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desde su establecimiento o desde [\(Ingrese la fecha en que el Estado ingresó a la OACI\)](#).

No existen sistemas de seguridad operacional perfectos, incluso los sistemas de seguridad operacional más complejos y eficientes deben buscar la mejora continua para garantizar que éstos reflejen una diversidad cada vez mayor dentro de la industria de la aviación, debido a la incorporación de nuevos tipos de aeronaves y de operaciones emergentes producto de ellas.

El Programa estatal de seguridad operacional (SSP) de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) tiene la delicada tarea de identificar, controlar y mantener la efectividad de los diversos elementos de rendimiento en materia de seguridad operacional a nivel nacional y de revisarlos continuamente para adaptarlos a las nuevas amenazas y desafíos que se presenten en el siempre mundo evolutivo de la aviación.

El SSP de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) establece principios clave que respaldan la gestión de la seguridad operacional de la aviación nacional y objetivos para el 2020, 2025, 2028 y 2030. Este enfoque es consistente con lo que establece el Plan de seguridad operacional de Sudamérica (SAMSP) y el plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI.

Los proveedores de servicios de la actividad aeronáutica de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) cumplen un rol importante en la entrega de información de seguridad operacional y de gestión de la calidad, necesaria para el establecimiento de objetivos de seguridad operacional, indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs) y metas de seguridad operacional.

El SSP de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) reconoce la importancia de que todos los que se encuentran inmersos en la actividad aeronáutica, trabajen de manera cercana, colaborativa y madura para identificar los peligros de seguridad operacional y garantizar que se adopten las mejores prácticas y tecnologías más adecuadas para abordar y reducir los riesgos inherentes a los mismos.

Es de vital importancia que [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) sea flexible y se adapte para responder rápidamente a las nuevas amenazas y desafíos producto de la evolución permanente de la aviación global, por lo que nuestro SSP desempeñará un papel integral en la identificación y resolución de estas amenazas y desafíos.

[\(Ingrese ciudad y nombre del Estado\)](#) por ejemplo: Quito, Ecuador, Febrero 2018

(Firma y título del ejecutivo responsable del SSP)

Ministro de Transporte o Director General de Aviación Civil o cargo equivalente

INTRODUCCIÓN

(Ingrese el nombre del Estado) participó activamente en el proyecto piloto de implantación del SSP de Sudamérica y por tanto fue uno de los primeros Estados en implantar el SSP en la Región Sudamericana (SAM).

El SSP de (Ingrese el nombre del Estado) es un sistema de gestión que sirve para reglamentar y gestionar la seguridad operacional en nuestro Estado. La implantación del SSP en (nombre del Estado) ha sido realizada de manera proporcional al tamaño y complejidad de nuestro sistema de aviación civil y ha requerido de intensa coordinación entre las autoridades responsables de las funciones de aviación.

La implantación del SSP de (Ingrese el nombre del Estado) se llevó a cabo en base a las disposiciones del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a los procedimientos establecidos en el Doc 9859 de la OACI. El SSP de (Ingrese el nombre del Estado) define las actividades de seguridad operacional específicas que seguiremos realizando para cumplir con las responsabilidades del Estado en cuanto al rendimiento seguro y eficiente de las actividades de aviación.

(Ingrese el nombre del Estado) cuenta con un SSP, en el cual el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad o Autoridades de Aviación Civil), dispone de un sistema de gestión de la seguridad operacional reglamentario mientras que sus proveedores de servicios han establecido y mantienen en operación sus propios sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

El SSP describe los desafíos del sistema de seguridad operacional de la aviación de (Ingrese el nombre del Estado) y los objetivos futuros para el 2020, 2025, 2028 y 2030, a fin de responder a estos desafíos y mantener un sistema de seguridad operacional que sea reconocido a nivel mundial. El SSP también incluye una declaración de la política de seguridad operacional del Estado (véase **Apéndice A**) en la que se describen los compromisos y orientaciones de seguridad operacional.

La implementación y posterior operación del SSP será monitoreada por el (Ingrese el nombre del mecanismo de coordinación del SSP) que está conformado por los ejecutivos responsables de (Ingrese el nombre de la Autoridad o Autoridades de Aviación Civil), (Nombre de la Autoridad AIG), (nombres de las organizaciones que el Estado las ha designado como miembros del SSP). Este Comité está presidido por el ejecutivo responsable del SSP, quién está a cargo de la coordinación del SSP en el Estado.

El SSP será revisado y actualizado cada tres años, bajo la dirección y supervisión del Comité de coordinación del SSP, y en consulta con (Ingrese el nombre de la Autoridad o Autoridades de Aviación Civil), (Nombre de la Autoridad AIG), (nombres de las organizaciones que el Estado las ha designado como miembros del SSP), otras agencias gubernamentales relevantes, la industria y las partes interesadas de la comunidad aeronáutica.

El SSP está respaldado por la implantación de los planes nacionales de seguridad operacional y de navegación aérea. Estos planes establecen los principales objetivos, indicadores y metas de (Ingrese el nombre del Estado) en la gestión de la seguridad operacional y la navegación aérea, así como por las principales políticas, requisitos, prestación de servicios e iniciativas de inversión que permitirán alcanzar los objetivos para el 2020, 2025, 2028 y 2030, reconociendo que los problemas emergentes, el cambio tecnológico y las prioridades en la competencia pueden tener un impacto en estos objetivos a través del tiempo.

Además de abordar el marco del SSP de la OACI, el SSP proporciona una visión general de los compromisos de (Ingrese el nombre del Estado) con el sistema de gestión de la seguridad operacional y

de navegación aérea a nivel nacional.

Finalmente, el SSP es coherente con las prioridades, principios, políticas, objetivos, indicadores, metas y niveles de alerta del plan de seguridad operacional de ([Ingrese el nombre del Estado](#)), plan de seguridad operacional de Sudamérica (SAMSP) y plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la Región SAM (ANIPPB) que representan al eje de seguridad operacional del plan estratégico para el sostenimiento del transporte aéreo de la Región SAM y que dimanar del plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP) y del plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI.

1. **Capítulo 1: Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional**

1.1 **Legislación aeronáutica básica**

Sistema legislativo de (Ingrese el nombre del Estado)

(Indique qué estamento del Estado tiene el poder para la promulgación de la legislación aeronáutica básica, sea ésta una ley o un acta o un código aeronáutico). Por ejemplo:

1.1.1 (Ingrese el nombre de organismo legislativo de su Estado, por ejemplo el congreso, etc.) de (Ingrese el nombre del Estado) tiene el poder para promulgar leyes o actas o códigos aeronáuticos (seleccione el instrumento legislativo que promulga su Estado) de seguridad operacional de la aviación.

(Indique en que página web están disponibles los instrumentos legislativos y los reglamentos de aviación del Estado). Por ejemplo:

1.1.2 Todos los instrumentos legislativos y los reglamentos de aviación de (nombre del Estado) están disponibles al público, sin costo, en la siguiente página web: <https://www>.

Legislación de aviación de (Ingrese el nombre del Estado)

(Realice un resumen de como se encuentran establecidos los organismos reglamentarios y administrativos del Estado en caso que la Autoridad de Aviación Civil (CAA) esté separada de la Autoridad AIG o en el evento de que existan más de una Autoridad encargada de la reglamentación y se haya considerado algún proveedor de servicios dentro del SSP del Estado). Por ejemplo:

1.1.3 (nombre del Estado) dispone de instrumentos legislativos en los que se establecen los roles independientes de (nombre de la CAA, Autoridad AIG y proveedores de servicios, de ser el caso).

Indique en que año el Estado ratificó el Convenio de Chicago y que ley o acta o código provee la aprobación para ratificar dicho Convenio. Por ejemplo:

1.1.4 (nombre del Estado) ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en (ingrese el año). La legislación aeronáutica básica de (nombre del Estado) que da efecto al Convenio es (nombre de la ley o acta o código y el año). Esta ley o acta o código provee la aprobación para la ratificación del Convenio, con el texto del Convenio, sus protocolos y enmiendas.

1.1.5 (nombre de la CAA) es la responsable de administrar (nombre de la ley o acta o código).

1.1.6 La (nombre de la ley o acta o código) también provee disposiciones para promulgar reglamentos que contienen y dan efecto al Convenio de Chicago y a las normas y métodos recomendados (SARPS) establecidas en los Anexos del Convenio referido.

A continuación realice un resumen de las principales leyes de aviación civil del Estado en el siguiente

orden: leyes para la CAA, leyes para otra Autoridad reglamentaria, ley o leyes para la entidad AIG y leyes para proveedores de servicios de ser el caso. Por ejemplo:

1.1.7 Los principales instrumentos legislativos de (nombre del Estado) son:

- ✓ Ley de Aviación Civil (o Acta o Código) de (ingrese el año en que fue promulgada) que designa (ingrese el nombre de la CAA, por ejemplo, a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) o a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)) como el ente encargado de la reglamentación y establece su organización y funciones.
- ✓ Ley (o Acta o Código)
- ✓ Ley (o Acta o Código).....
- ✓ XXXXXXXXXXXXXXX
- ✓ XXXXXXXXXXXXXXX
- ✓ XXXXXXXXXXXXXXX

1.2 Reglamentos de explotación específicos

1.2.1 El sistema legislativo de seguridad operacional de la aviación de (nombre del Estado) también está compuesto por un cuerpo de reglamentación subordinada, tales como reglamentos, órdenes y material guía y de asesoramiento. Para asegurar la efectividad del sistema de supervisión de la seguridad operacional, se desarrollan propuestas de cambio en consulta con la industria y otras partes interesadas e involucran análisis de seguridad operacional y de costo beneficio.

1.2.2 (nombre de la CAA) lidera el desarrollo reglamentario en (nombre del Estado). (Nombre de la CAA) ha adoptado una estructura de tres niveles que comprende la ley o acta o código, reglamentos de aviación civil y material guía y de asesoramiento.

1.2.3 (nombre del Estado) normalmente desarrollará sus requisitos en base a las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de ser pertinente, considerará incluir en sus reglamentos requisitos desarrollados por otros Estados o por organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional como es el caso del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica. Cuando (nombre del Estado) elige no cumplir una norma de cualquier Anexo, notificará una diferencia a la OACI, y en caso de ser una diferencia significativa, coordinará con el proveedor de servicios de información aeronáutica (AIS) su promulgación en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Estado. La notificación de la diferencia a OACI irá acompañada de una explicación del sustento de la diferencia.

1.2.4 (nombre del Estado) continuará revisando su marco reglamentario para asegurar consistencia con las SARPS y con la reglamentación internacional, poniendo especial énfasis en el desarrollo de reglamentos y requisitos basados en rendimiento. (nombre de la CAA) trabajará de manera cercana con el SRVSOP y con la comunidad internacional para apoyar el desarrollo futuro regional y global sobre las prioridades reglamentarias. En el **Apéndice B** se provee mayor información sobre los reglamentos de aviación de (nombre del Estado).

1.3 Sistema y funciones estatales

(indique que Ministerio del Estado establece de manera general la dirección de la política de aviación) y ante que estamento del Estado es responsable por los asuntos de aviación. Por ejemplo:

1.3.1 El gobierno de (nombre del Estado), a través del (ingrese el nombre del ministerio a cargo de la aviación), establece la dirección general de la política de aviación. El Ministerio es responsable ante el Congreso por los asuntos de aviación civil, incluyendo la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

1.3.2 Las principales organizaciones responsables por la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil en (nombre del Estado) son:

✓ (ingrese el nombre de la CAA), etc.

✓ (ingrese el nombre de la Autoridad AIG), etc.

1.3.3 En el **Apéndice C** se establecen los roles y responsabilidades generales de las diferentes organizaciones a cargo de las funciones de aviación de (nombre del Estado) en el marco del SSP.

1.3.4 (nombre del Estado) a través del (ingrese el nombre del ministerio a cargo de la aviación) proveerá los recursos necesarios para el establecimiento y operación del SSP

Programa estatal de seguridad operacional (SSP) – Organizaciones de seguridad operacional de la aviación

(Ingrese el organigrama del SSP del Estado incluyendo los ministerios a los que pertenece cada organización reglamentaria y administrativa. Como mínimo se debería considerar a la CAA y a la Autoridad AIG. Para Estados grandes, el organigrama debería abarcar a todos los organismos reglamentarios y administrativos, así como a cualquier proveedor que hayan considerado como parte del SSP, con su relación de dependencia de cada ministerio)

Coordinación dentro del sistema de seguridad operacional de la aviación de (nombre del Estado)

1.3.5 El rendimiento general de la seguridad operacional de (nombre del Estado) requiere de un enfoque integrado y colaborativo, el cual es esencial para la implantación y operación del SSP.

1.3.6 (nombre del Estado) ha establecido los siguientes grupos de coordinación entre las organizaciones que son parte del SSP. Estos grupos de coordinación permitirán mejorar la cooperación y coordinación entre las organizaciones reglamentarias y administrativas del Estado en cuanto a seguridad operacional, eficiencia y capacidad.

(Indique los grupos que ha formado el Estado entre las organizaciones reglamentarias y administrativas que son parte del SSP para la gestión de la seguridad operacional). Por ejemplo:

Comité de coordinación del SSP (ingrese el nombre del Comité de Coordinación del SSP, si el Estado ha asignado otro nombre a este Comité)

1.3.7 (nombre del Comité de coordinación del SSP) que está conformado por (ingrese el título de los responsables de la CAA y Autoridad AIG y de los responsables de las otras organizaciones que conforman el SSP), coordinará la implementación y posterior administración del SSP entre (ingrese las denominaciones de las organizaciones reglamentarias y administrativas del Estado que son parte del SSP, por ejemplo, DGAC, ANAC, JIA, JIAAC, etc.). Este mecanismo de coordinación garantizará que el desarrollo, la revisión periódica y la creación de políticas y toma de decisiones, relacionadas con las actividades del SSP, como la política de seguridad operacional, indicadores de seguridad operacional, política de cumplimiento, protección y distribución de datos de seguridad operacional, requisitos reglamentarios del SMS y revisión y hallazgos internos del SSP, se lleven a cabo de forma integrada y coordinada. El ejecutivo responsable del SSP actuará como el coordinador del mecanismo creado.

Grupo de coordinación de análisis de datos e información de seguridad operacional (SDIACG)

1.3.8 Este grupo estará conformado por los representantes de los organismos reglamentarios y administrativos de (nombre del Estado) involucrados en la recopilación y análisis de datos e información de seguridad operacional e incluye especialistas de análisis de datos de (nombre de la CAA, Autoridad AIG y de otros organismos que haya incorporado en sus sistemas de seguridad operacional una base de datos para la identificación de los peligros y la gestión de los riesgos). Su rol principal es:

- ✓ facilitar el intercambio de datos e información de seguridad operacional y el análisis entre las organizaciones reglamentarias y administrativas del Estado con el único propósito de mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación; e
- ✓ identificar proyectos de análisis de seguridad operacional conjuntos que utilicen las capacidades combinadas de (ingrese los nombres de los organismos reglamentarios y administrativos) para producir resultados en beneficio de la seguridad operacional de la aviación.

Comité de gestión de tráfico aéreo civil-militar de (nombre del Estado)

1.3.9 (ingrese el texto de acuerdo al estatus de cada Estado)

Memorandos de acuerdo (MOU)

(En caso que el Estado utilice memorandos de acuerdo (MOU) ingrese el siguiente texto o configure esta sección de acuerdo a lo que tiene el Estado en cuanto a los acuerdos firmados entre sus organizaciones reglamentarias y administrativas).

1.3.10 (nombre del Estado) coordina los asuntos de seguridad operacional entre sus organizaciones reglamentarias y administrativas a través de arreglos formales llamados memorandos de acuerdo (MOU). Los MOU están orientados a asegurar que las responsabilidades y los protocolos de comunicaciones estén claramente articulados entre las organizaciones relevantes. En el **Apéndice D** se provee mayor información sobre otros arreglos cooperativos.

1.3.11 A continuación se describen de manera resumida el contenido de los MOUs entre las organizaciones reglamentarias y administrativas de (nombre del Estado): **Por ejemplo**

OACI/DGAC/JIA	Arreglos para la participación de (nombre del Estado) en el enfoque de observación continua (CMA) del programa de auditoría universal de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP)

1.4 Personal técnico cualificado

1.4.1 (nombre de la CAA) ha implantado un programa y un plan de instrucción para todo el personal, con un enfoque particular en la capacitación técnica del personal de seguridad operacional, incluyendo la vigilancia de los SMS. El programa de instrucción de (nombre de la CAA) para el personal de seguridad operacional comprende módulos de instrucción inicial, práctica en el puesto de trabajo (OJT), periódica y especializada. Esto incluye un programa de inducción integral para el personal de inspección recién contratado, que cubra la instrucción genérica en gestión de los recursos humanos, auditorías, sistemas y herramientas, entorno reglamentario, SSP y SMS.

1.4.2 Todos los investigadores de (nombre de la Autoridad AIG) completan su programa de instrucción sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación. Además de las habilidades técnicas y experiencia de la industria necesarias para cumplir con su función, todo el personal de investigación completa la capacitación requerida en la gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS).

1.4.3 (nombre de la Autoridad AIG) respalda oportunidades de desarrollo profesional adicionales, lo que permite al personal mantener sus calificaciones técnicas, obtener conocimiento y experiencia en tecnologías y prácticas emergentes y realizar estudios terciarios en campos relevantes para las funciones AIG.

1.5 Orientación técnica, instrumentos y suministros de información crítica en materia de seguridad operacional

1.5.1 La máxima prioridad de (nombre de las autoridades reglamentarias) es mantener y mejorar el desempeño de la seguridad de la aviación. Esto se logra a través de una variedad de estrategias e iniciativas que permiten proporcionar orientación técnica, recursos e información para fortalecer la capacidad de la fuerza laboral.

1.5.2 Los principios de seguridad operacional de (nombre de las autoridades reglamentarias) enfatizan la importancia del compromiso de las organizaciones gubernamentales y de la industria con la provisión de recursos para la gestión y supervisión de la seguridad operacional, así como, la formación

del personal con las habilidades y experiencia necesarias para que puedan cumplir con sus responsabilidades de manera competente.

1.5.3 (nombre de la CAA y de la Autoridad AIG) desarrollarán y mantendrán actualizado el material de orientación y las ayudas de trabajo para los inspectores, investigadores y personal técnico relacionadas con la seguridad operacional. Asimismo, desarrollarán y mantendrán actualizado el material de orientación para la industria.

2. Capítulo 2: Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional

La gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional (SRM) es un componente clave del sistema de gestión de la seguridad operacional que incluye la identificación de peligros, la evaluación de los riesgos, la mitigación de los riesgos y la aceptación de los riesgos de seguridad operacional. Es importante reconocer que esta función es una actividad continua debido a que los peligros, la evaluación de los riesgos y la efectividad de las mitigaciones de los riesgos de seguridad operacional cambian con el tiempo.

El enfoque moderno de la gestión de la seguridad operacional requiere de un enfoque sistémico para la gestión de la seguridad operacional, que engloba estructuras organizacionales, políticas y procedimientos – el enfoque SMS

La gestión de los riesgos de la industria de la aviación de (nombre del Estado) es una responsabilidad compartida entre la industria y las organizaciones de aviación del Estado (Ingrese el nombre de las organizaciones reglamentarias y AIG). Es importante que la industria de la aviación y las organizaciones de aviación del Estado (Ingrese el nombre de las organizaciones reglamentarias y AIG) trabajen de manera colaborativa para producir los mejores resultados de seguridad operacional.

El SSP reconoce la necesidad de una transición a un enfoque basado en sistemas para la supervisión de la seguridad operacional junto con la vigilancia basada en riesgos (RBS). Este cambio coloca mayor responsabilidad en los proveedores de servicios y cambia la manera en que la (nombre del organismo u organismos reglamentarios) realiza las funciones de vigilancia y monitoreo de la seguridad operacional.

La identificación de peligros y la gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación se lleva a cabo mediante un proceso de varios niveles que permite agregar sistemas e información sobre riesgos dentro de los niveles de mayor categoría que culmina con una evaluación del nivel de riesgo global a lo largo de la industria de la aviación.

A partir de este proceso, (nombre del Estado) ha desarrollado el plan de seguridad operacional. Este plan identificará los riesgos presentes en el sistema y el tratamiento que el Estado ha implantado para gestionar los mismos.

El sistema de gestión de riesgos de (nombre del Estado) está compuesto de los siguientes niveles de gestión de riesgos:

- ✓ gestión de riesgos en la reglamentación;
- ✓ gestión de los riesgos basada en los resultados de la vigilancia;
- ✓ gestión de riesgos del perfil del sector;
- ✓ gestión de riesgos del perfil de la industria;
- ✓ gestión de riesgos del perfil del sistema; y
- ✓ plan de seguridad operacional de (nombre del Estado)

En el **Apéndice E** se describen en mayor detalle cada uno de los niveles de la gestión de riesgos.

(Nombre de la Autoridad AIG), al llevar a cabo su rol de investigación de accidentes e incidentes independiente, reconoce los requisitos de la gestión de los riesgos. Al determinar la seriedad de los asuntos de seguridad operacional identificados en el curso de una investigación, (nombre de la Autoridad AIG) evalúa las implicaciones de los riesgos sistémicos y recomienda acciones de seguridad operacional apropiadas para mitigar los riesgos identificados.

(Nombre de las organizaciones reglamentarias y administrativas del Estado) utilizan un marco de gestión de riesgo común para garantizar un enfoque consistente con la gestión de la seguridad operacional.

2.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones

2.1.1 (nombre del Estado) ha establecido un régimen de autorizaciones para las actividades críticas de seguridad operacional, que involucran la emisión por parte de la (nombre de la CAA) de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones para el personal de la industria, explotadores de servicios aéreos, proveedores de servicios y aeródromos.

2.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

2.2.1 (nombre del Estado) ha establecido los requisitos para la implementación del SMS en ciertos sectores de la industria de la aviación. (Ingrese el nombre de la Autoridad o Autoridades encargadas de la reglamentación) ha promulgado los requisitos para que los siguientes proveedores de servicios de aviación civil implementen el SMS:

- ✓ Organizaciones de instrucción reconocidas (ATOs): (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que las ATOs que están expuestos a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de las aeronaves al prestar sus servicios, implanten un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA);
- ✓ Explotadores de servicios aéreos: (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que los explotadores de aviones y helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial implementen un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA);
- ✓ Organizaciones de mantenimiento aprobadas (AMOs): (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que las AMOs que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional implementen un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA);
- ✓ Organizaciones responsables del diseño de tipo o de fabricación de aeronaves, motores o hélices: (para los Estados de diseño y fabricación, ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que las (ingrese el nombre de las Organizaciones responsables del diseño de tipo o de fabricación de aeronaves, motores o hélices) que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional implementen un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA);
- ✓ Proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS): (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que (ingrese el nombre del proveedor de servicios de

tránsito aéreo) implemente un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA); y

- ✓ Explotadores de aeródromos certificados: (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos correspondientes) requiere que los aeródromos certificados implemente un SMS aceptable para (ingrese el nombre de la CAA).

2.3 Investigación de accidentes e incidentes

2.3.1 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) es la autoridad (o entidad u organización u oficina o jefatura o comisión, etc.) responsable de cumplir con las disposiciones de (Ingrese el nombre del reglamento interno AIG desarrollado por el Estado para cumplir las disposiciones del Anexo 13) que dimanen del Anexo 13, para la notificación e investigación independiente de accidentes, incidentes graves e incidentes relacionados con la operación de las aeronaves que ocurren en (ingrese el nombre del Estado) y de participar en la investigación de accidentes y otros sucesos que involucran a las aeronaves de matrícula (ingrese el nombre del Estado) en otros Estados. La notificación de sucesos y el resultado de las investigaciones son enviados a la OACI de conformidad con las disposiciones del (Ingrese el nombre del reglamento interno AIG desarrollado por el Estado para cumplir las disposiciones del Anexo 13).

(Desarrolle el siguiente párrafo únicamente si su Estado cuenta con recursos para proveer asistencia y cooperación a otros Estados, tales como, investigadores competentes y suficientes, pericia investigativa e instalaciones técnicas)

2.3.2 De acuerdo con las disposiciones de (Ingrese el nombre del reglamento interno AIG desarrollado por el Estado para cumplir las disposiciones del Anexo 13), el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) también, a solicitud, proveerá asistencia y/o cooperación a los Estados miembros del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica y a otros Estados, en la realización de las investigaciones mediante la provisión de pericia investigativa e instalaciones técnicas.

2.3.3 La responsabilidad de (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) es investigar todos los accidentes e incidentes graves y los incidentes significativos de seguridad operacional relacionados con la operación de las aeronaves, en la medida necesaria y de acuerdo con las disposiciones de (Ingrese el nombre del reglamento interno AIG desarrollado por el Estado para cumplir las disposiciones del Anexo 13), para, de ser posible, determinar las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones de seguridad operacional. Asimismo, la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) proveerá al SSP información de seguridad operacional sobre los resultados de los análisis de tendencias de los accidentes, incidentes graves e incidentes significativos relacionados con la operación de las aeronaves.

2.3.4 El único objetivo de la investigación de accidentes e incidentes por parte de la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) es la prevención de futuros accidentes e incidentes y no la determinación de culpabilidad o responsabilidad.

2.3.5 Los informes de todas las investigaciones realizadas por (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) se hacen públicos. Es fundamental para la investigación que realiza la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) una temprana identificación de los asuntos de seguridad operacional en el entorno de transporte aéreo. La (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) recomendará en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente a las autoridades competentes, entre ellas las de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.

2.3.6 El/La (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG), prefiere alentar a la (s) organización (es) pertinente (s) a iniciar medidas de seguridad operacional proactivas que aborden los problemas de seguridad operacional. Sin embargo, el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) puede usar su poder para formular una recomendación formal de seguridad operacional en cualquier fase o al final de una investigación, según el nivel de riesgo asociado con un problema de seguridad operacional y el alcance de las medidas correctivas que han de ser emprendidas por la organización pertinente.

2.3.7 Cuando el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) emita recomendaciones de seguridad operacional, éstas se enfocarán en describir claramente los problemas de seguridad operacional de preocupación, en lugar de proveer instrucciones u opiniones sobre un método preferido de solución.

2.3.8 Con respecto a las organizaciones AIG extranjeras equivalentes, el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) no tiene poder para hacer cumplir la implementación de sus recomendaciones. Es cuestión del organismo AIG extranjero equivalente, a quién se dirige las recomendaciones, evaluar los costos y beneficios de la implementación.

2.3.9 Mayor información sobre el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) está disponible en el siguiente sitio web: (Ingrese la dirección de la página web de la Autoridad AIG).

2.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional

2.4.1 Los sistemas de seguridad operacional de la aviación dependen de reportes oportunos, precisos e informativos sobre incidentes y eventos de seguridad operacional. El disponer de inteligencia de seguridad operacional adecuada acerca de lo que está sucediendo con los sistemas de seguridad operacional de la aviación, permite identificar las tendencias, resolver los problemas repetitivos y medir y responder adecuadamente a los riesgos dentro del sistema de aviación de (Ingrese el nombre del Estado).

2.4.2 Tal como requieren sus respectivas responsabilidades legislativas, (Ingrese los nombres de la o las Autoridades de Aviación Civil y Autoridad AIG), recopilan y mantienen diversos registros relacionados con accidentes, incidentes, y otros datos de seguridad operacional.

2.4.3 En el interés de la seguridad operacional de la aviación, la información de seguridad operacional (datos de seguridad operacional procesados) se comparten entre las organizaciones reglamentarias y administrativas de (Ingrese el nombre del Estado) a través de MOUs (Véase Secciones 1.3.10 y 1.3.11). (Ingrese los nombres de la o las Autoridades de Aviación Civil y Autoridad AIG) han emitido una declaración de la política de seguridad operacional en la que se refleja el principio de “cultura justa”. Esta política está disponible en las páginas de los sitios web de (Ingrese los nombres de la o las Autoridades de Aviación Civil y Autoridad AIG).

2.4.4 (Ingrese el nombre del Estado) alienta una cultura positiva de reporte donde todos los participantes de la industria estén deseosos de notificar cualquier incidente que ocurra y cualquier error que cometan. Consistente con el enfoque de “cultura justa”, las personas que reportan incidentes y errores, no son procesadas ni castigadas, excepto en los casos en que sus acciones hayan sido intencionales, imprudentes o evidentemente negligentes.

Notificación de accidentes, incidentes graves, incidentes y condiciones latentes

2.4.5 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) es el/la responsable de recopilar y analizar los datos de seguridad operacional sobre accidentes, incidentes graves, incidentes y condiciones latentes

relacionadas con la operación de las aeronaves. En este rol el/la (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) gestiona los reportes que se recopilan mediante los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria. Las notificaciones pueden ser inmediatas o de rutina de acuerdo con los reglamentos y directrices publicadas. Los procedimientos de seguridad operacional inapropiados, falta de cumplimiento de los requisitos y los errores pueden ser considerados como condiciones latentes.

2.4.6 (Ingrese los nombres de la o las Autoridades de Aviación Civil) es/son la/las responsable/responsables de recopilar y analizar los datos de seguridad operacional sobre incidentes, deficiencias y condiciones latentes que no están relacionadas directamente con la operación de las aeronaves.

Sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado a este sistema)

En el Apéndice 3 del Capítulo 4 del Doc 9859, Tercera edición, se provee un ejemplo de como desarrollar un procedimiento de notificación obligatoria de un Estado, considerando que el sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional tiene una base reglamentaria (dicho de otra manera, todo lo que deben reportar los proveedores de servicios está contemplado en los reglamentos del Estado). El procedimiento aborda la notificación obligatoria y oportuna de accidentes, incidentes graves, incidentes y otros sucesos que pueden ser notificados por los accionistas pertinentes.

2.4.7 El (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado al sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional) establecido de acuerdo con (Ingrese el nombre del reglamento o los reglamentos en donde se exige a los proveedores de servicios la notificación obligatoria de accidentes, incidentes graves, incidentes y condiciones latentes) recopila información sobre sucesos que ponen en peligro o podrían poner en peligro la seguridad operacional de la aviación. La información recopilada provee información sobre los peligros y deficiencias de seguridad operacional reales o potenciales. La información se usa para identificar problemas de seguridad operacional que deben abordarse para mejorar la seguridad operacional del sistema de aviación de (Ingrese el nombre del Estado).

2.4.8 En línea con el Anexo 13 al Convenio de Chicago, (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) provee datos a la OACI sobre accidentes, incidentes graves e incidentes a través del sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP).

2.4.9 Mayor información sobre el (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado al sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional) está disponible en el siguiente sitio web: (Ingrese la dirección de la página web donde el Estado ha publicado el sistema de notificación obligatoria)

Sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado a este sistema)

En el Apéndice 2 del Capítulo 4 del Doc 9859, Tercera edición, se provee un ejemplo de como desarrollar un sistema de notificación voluntaria y confidencial de un Estado.

2.4.10 (Ingrese el nombre del Estado) ha establecido (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado al sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional) como su sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional, que permite a cualquier persona que tenga una preocupación de seguridad operacional de la aviación, reportar a:

- ✓ la/el (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) cuando la preocupación esté relacionada con la operación de la aeronave; y

- ✓ la/el (Ingrese el nombre de la Autoridad de Aviación Civil) cuando la preocupación no está relacionada directamente con la operación de la aeronave.

2.4.11 La protección de los datos e información de seguridad operacional, así como de sus fuentes conexas es la primera prioridad de este sistema.

2.4.12 Mayor información sobre el (Ingrese el nombre que el Estado ha asignado al sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional) está disponible en el siguiente sitio web: (Ingrese la dirección del sitio web)

Sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS)

2.4.13 (Ingrese el nombre que el Estado) ha establecido el sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional. Este sistema está compuesto por varias bases de datos que centralizan la información en la base de datos de seguridad operacional (base de datos del SSP).

2.4.14 El SDCPS se refiere a los sistemas de procesamiento y notificación, las bases de datos sobre seguridad operacional, los esquemas para intercambio de información y la información registrada, y comprende, entre otros:

- ✓ datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes que se obtienen de la plataforma ADREP/ECCAIRS;
- ✓ datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por las autoridades estatales o los proveedores de servicios que se obtienen de las bases de datos de seguridad operacional;
- ✓ datos e información provenientes de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional que realiza la Autoridad a cargo de la reglamentación;
- ✓ sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional;
- ✓ sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional; y
- ✓ sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, así como sistemas manuales de captura de datos.

Disponibilidad de los datos e información de los sucesos de aviación

2.4.15 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) pone a disposición del público la siguiente información sobre los sucesos de aviación: (ingrese el tipo de información sobre los sucesos de aviación que la Autoridad AIG de su Estado pone o pondrá a disposición del público). La información proporcionada por (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) está disponible en el siguiente sitio web: (Ingrese la dirección del sitio web).

2.4.16 La información al público no contendrá datos tales como, matrícula de la aeronave, nombre del propietario o nombre del tripulante o tripulantes.

Análisis de datos y notificación

2.4.17 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG), además de notificar a la OACI los sucesos requeridos por el Anexo 13, a través del sistema de notificación ADREP, también provee información de seguridad operacional al ARCM para el análisis y desarrollo de indicadores de tendencias a nivel de la Región Sudamericana.

(Ingrese el nombre de la Autoridad AIG)

2.4.18 Además de la investigación independiente de "no culpabilidad" de los accidentes e incidentes graves de aviación y de otros incidentes relacionados con la operación de las aeronaves, (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) contribuye a mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo en (Ingrese el nombre del Estado) mediante el registro, análisis e investigación de los datos de seguridad operacional.

2.4.19 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) continuará con su objetivo de identificar problemas de seguridad operacional relevantes en lugar de ofrecer soluciones prescriptivas. Este enfoque permitirá al (ingrese el nombre del Estado) tomar medidas para identificar los medios más adecuados que permitan abordar los problemas de seguridad operacional de manera particular.

2.4.20 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) también lleva a cabo actividades específicas de investigación e informes que permiten analizar más a fondo los tipos particulares de ocurrencias o tendencias. Esta actividad contribuye a los organismos nacionales e internacionales con estudios de seguridad operacional y fomenta el establecimiento de medidas de acción para mejorar los sistemas y las operaciones de seguridad operacional. Los enlaces sobre información de seguridad operacional y datos de la aviación de (Ingrese el nombre del Estado) se encuentran en el **Apéndice F** de este documento SSP.

(Ingrese el nombre de la Autoridad de Aviación Civil y su abreviatura)

2.4.22 (Ingrese la abreviatura de la Autoridad de Aviación Civil) mantiene información actualizada de todas las actividades reglamentarias de seguridad operacional que lleva a cabo.

2.4.23 Entre las principales actividades, (Ingrese la abreviatura de la Autoridad de Aviación Civil) planifica y ejecuta el programa de vigilancia anual que está dirigido al personal aeronáutico, proveedores de servicios y material aeronáutico a los que se les ha otorgado una licencia, certificación, autorización o aprobación. Las constataciones encontradas durante la ejecución del programa de vigilancia son recopiladas en una base de datos de seguridad operacional que permite, por un lado, hacer el seguimiento de las mismas hasta alcanzar su solución, y por otro lado, identificar peligros y evaluar los riesgos de seguridad operacional.

2.4.24 La gestión de los riesgos de las constataciones encontradas, permiten identificar las tendencias de mayor preocupación. Con esta información, el/la (ingrese el nombre de la Autoridad de Aviación Civil) incrementa la vigilancia para prevenir su recurrencia y reducir y controlar los riesgos a un nivel aceptable de seguridad operacional.

Grupo de coordinación de análisis de datos e información de seguridad operacional (SDIACG)

2.4.25 (Ingrese el nombre del Estado) ha conformado el (Ingrese el nombre del grupo de coordinación de análisis de datos e información de seguridad operacional - SDIACG) entre (Ingrese el nombre de la Autoridad de Aviación Civil, Autoridad AIG y de las organizaciones partes del SSP del Estado) para el análisis de datos e información de seguridad operacional.

2.4.26 Este grupo, en base al análisis de la información de seguridad operacional, propondrá al (Ingrese el nombre del mecanismo de coordinación del SSP) las prioridades, objetivos, indicadores, metas y niveles de alerta del Estado.

Grupos de coordinación de seguridad operacional entre las partes interesadas (organizaciones reglamentarias y administrativas del Estado y la industria) para el análisis de datos e información de seguridad operacional y la formulación de planes de mitigación

2.4.27 Llevar a cabo el intercambio y el análisis de datos de seguridad operacional a través de los grupos de coordinación de seguridad operacional entre las partes interesadas ayuda a mantener relaciones sólidas entre dichas partes y permite compartir datos de seguridad operacional, esfuerzos de investigación, análisis coordinados y la formulación de planes de mitigación entre estas partes para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

2.4.28 (Ingrese el nombre del Estado) ha conformado los siguientes grupos de coordinación de seguridad operacional:

- ✓ Grupo de aviación comercial aviones;
- ✓ Grupo de aviación comercial helicópteros;
- ✓ Grupo de aviación general aviones;
- ✓ Grupo de aviación general helicópteros;
- ✓ Grupo de aviación agrícola;
- ✓ Grupo de trabajos aéreos;
- ✓ Grupo de escuelas de instrucción de vuelo;
- ✓ Grupo de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS);
- ✓ Grupo de aeronavegabilidad;
- ✓ Grupo de los servicios de navegación aérea (ANS); y
- ✓ Grupo de aeródromos (AGA).

2.5 Gestión de los riesgos de seguridad operacional

2.5.1 Una de las funciones de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) de conformidad con la (Ingrese el nombre de la legislación aeronáutica básica) es reglamentar la seguridad operacional de las operaciones aéreas civiles en el territorio de (Ingrese el nombre Estado) y la operación de aeronaves (Ingrese el nombre del Estado) fuera de su territorio, por medios que incluyen el desarrollo de estrategias efectivas de supervisión para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de la aviación.

2.5.2 Esta es una función básica reglamentaria que (Ingrese el nombre del Estado) tiene la obligación de cumplir en interés de la seguridad operacional y de acuerdo con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

En los Párrafos 2.5.3 y 2.5.4 se hace mención a la “filosofía reglamentaria” y al “manual sobre medidas de cumplimiento”.

La filosofía reglamentaria, establecerá los principios que guían y dirigen el enfoque de la DGAC sobre el desempeño de sus funciones reglamentarias y el ejercicio de sus poderes en cuanto a la reglamentación en un entorno SSP/SMS.

Por su parte, el manual sobre medidas de cumplimiento, describirá los procesos de cumplimiento para garantizar la observancia de los requisitos de seguridad operacional de la aviación. Este manual describirá claramente a la industria y al público, las oportunidades disponibles para que un proveedor de servicios y la Administración de Aviación Civil trabajen juntos para rectificar una amplia gama de inquietudes relacionadas con la seguridad operacional sin la necesidad de iniciar acciones formales coercitivas.

2.5.3 La filosofía reglamentaria de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil), promulgada en (Ingrese el año de su promulgación), establece los principios que guían y dirigen el enfoque de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) sobre el desempeño de sus funciones reglamentarias y el ejercicio de sus poderes en cuanto a la reglamentación.

2.5.4 El manual sobre medidas de cumplimiento de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) describe los procesos de cumplimiento para garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de la aviación. De acuerdo con la filosofía reglamentaria de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil), el manual sobre medidas de cumplimiento ha sido actualizado para describir claramente a la industria y al público, las oportunidades disponibles para que un proveedor de servicios y (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) trabajen para rectificar una amplia gama de inquietudes relacionadas con la seguridad operacional sin la necesidad de iniciar acciones formales coercitivas.

2.5.5 Cuando no están obligados a hacerlo, se alienta a los titulares de una autorización a utilizar un SMS, que incluya medidas de mitigación correctivas y preventivas, a través de un sistema interno de reportes que permita abordar las deficiencias de seguridad operacional. La filosofía reglamentaria de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) y los principios de cultura justa que abarca, gobernarán cada vez más los elementos clave de la política de cumplimiento de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) que se describe en el **Apéndice G** y aclararán las bases sobre las cuales la información de seguridad puede o no ser utilizada adecuadamente y las fuentes de dicha información que pueden protegerse de la acción punitiva.

2.5.6 La filosofía reglamentaria de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) está disponible en: (Ingrese la página web de la Administración de Aviación Civil donde estará disponible la filosofía reglamentaria)

2.5.7 El manual sobre medidas de cumplimiento de (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) está disponible en: (Ingrese la página web de la Administración de Aviación Civil donde estará disponible el manual sobre medidas de cumplimiento)

3. **Capítulo 3: Aseguramiento estatal de la seguridad operacional**

La vigilancia de la seguridad operacional basada en un enfoque del SMS se sustenta en una filosofía de responsabilidad mutua y rendición de cuentas, en lugar de un enfoque prescriptivo dirigido exclusivamente al cumplimiento reglamentario. Esto aumenta la responsabilidad de los proveedores de servicios que tienen el control diario sobre el mantenimiento de un entorno operativo seguro, enfocándose en la seguridad operacional a través de las estructuras, políticas y procedimientos de la organización.

No obstante, la (Ingrese los nombres de la Autoridad de Aviación Civil y de la Autoridad AIG) conservan un papel fundamental en el mantenimiento de la garantía de la calidad del sistema de seguridad operacional de (Ingrese el nombre del Estado). Esto incluye la vigilancia de la seguridad operacional, así como la recopilación, análisis e intercambio de datos.

3.1 **Obligaciones de vigilancia**

3.1.1 La vigilancia es el mecanismo por el cual (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) monitorea el estatus de la seguridad operacional y la madurez de los titulares de una autorización.

3.1.2 Los componentes de la vigilancia de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) incluyen:

- ✓ personal técnico capacitado y cualificado, con formación específica en relación con el SMS;
- ✓ procedimientos y material guía documentado para la aceptación y vigilancia de procesos de seguridad operacional asociados;
- ✓ otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones; y
- ✓ actividades de vigilancia, incluidas auditorías e inspecciones planificadas y no planificadas, recopilación e intercambio de datos, análisis, gestión del flujo de trabajo y gestión de la información.

3.1.3 (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) ha establecido sus políticas de categorización y reglamentación de la seguridad operacional con una jerarquía de gestión del riesgo de la vigilancia de la seguridad operacional que se alinea con los modelos de categorización de la OACI en cuanto al transporte aéreo comercial, trabajos aéreos y aviación general.

3.1.4 (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) se ha expandido de acuerdo a las categorías principales de la OACI mediante el desarrollo de un perfil del "sector de la aviación de (Ingrese el nombre del Estado)" para incluir también la instrucción de vuelo, la gestión de la aeronavegabilidad, la infraestructura y los servicios.

3.1.5 El objetivo principal de llevar a cabo la vigilancia es determinar si un titular de la autorización está cumpliendo con sus obligaciones en virtud de la (Ingrese el nombre de la legislación aeronáutica básica vigente y el año) y los reglamentos. (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) adopta un enfoque de vigilancia basado en riesgos y sistemas, que utiliza controles de productos según sea necesario, para evaluar la mitigación de los riesgos y los niveles de cumplimiento de los titulares de las autorizaciones.

3.1.6 La vigilancia evalúa la capacidad del titular de una autorización para gestionar sus riesgos de seguridad operacional y la voluntad de cumplir con la legislación, incluido el cumplimiento de un SMS si es necesario. La vigilancia puede programarse o no, basarse en las oportunidades, al azar o dirigirse a todas las facetas de la industria de la aviación. Este enfoque de vigilancia tiene como objetivo fomentar el desarrollo de los sistemas de los titulares de las autorizaciones y orienta a la industria de la aviación para que comprenda mejor su responsabilidad en materia de seguridad operacional.

3.1.7 El programa de vigilancia se revisa y actualiza periódicamente.

3.1.8 El manual de vigilancia de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) se puede encontrar en: [\(Ingrese la página web de la Administración de Aviación Civil donde está publicado el manual de vigilancia\)](#)

Orientación basada en datos de seguridad operacional

3.1.9 Los datos de seguridad operacional recabados por [\(Ingrese los nombres de la Autoridad de Aviación Civil y de la Autoridad AIG\)](#) se revisan, analizan e informan con regularidad con el fin de identificar tendencias, problemas emergentes de seguridad operacional y ayudan a abordar los problemas de seguridad operacional existentes.

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil)

3.1.10 Parte de la función principal de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) es el monitoreo del desempeño de la seguridad operacional y la identificación de tendencias y factores de riesgo relacionados con la seguridad operacional, teniendo en cuenta la evolución de la seguridad operacional internacional. Otra de la función clave de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) es recopilar datos de seguridad operacional a través de los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) en sus áreas de responsabilidad (PEL, OPS, AIR, ANS y AGA).

Vigilancia de los explotadores nacionales

3.1.11 La vigilancia que realiza [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) permite priorizar las actividades de vigilancia basadas en información conocida y se enfoca en evaluar la efectividad de un titular de una autorización en la gestión de los riesgos de seguridad operacional en sus sistemas implementados.

3.1.12 El manual de vigilancia de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) detalla la programación de auditorías basadas en una serie de indicadores.

3.1.13 [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) ha establecido reuniones mensuales del Grupo de revisión de prioridades de vigilancia en sus oficinas responsables de la vigilancia de la seguridad operacional para gestionar la planificación y la priorización de la vigilancia en base a los riesgos de seguridad operacional detectados.

Vigilancia de explotadores extranjeros

3.1.14 Los explotadores extranjeros de pasajeros y carga operan servicios regulares y no regulares hacia y desde [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#).

3.1.15 De conformidad con los compromisos de (Ingrese el nombre del Estado) como Estado contratante de la OACI, (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) lleva a cabo un programa de inspección en rampa de las líneas aéreas extranjeras.

3.1.16 Esta supervisión se realiza de acuerdo con el manual de vigilancia de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil).

(Ingrese el nombre de la Autoridad AIG)

3.1.17 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) investiga accidentes e incidentes de aviación, y recopila datos de seguridad operacional a través de los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de seguridad operacional de (Ingrese el nombre del Estado).

3.1.18 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) utiliza estos datos para determinar la prevalencia de ciertos tipos de sucesos en diferentes tipos de operaciones de la aviación, y busca de forma proactiva las tendencias de seguridad operacional emergentes. Al monitorear las tendencias, comunica los problemas de seguridad operacional y toma medidas para evitar accidentes.

3.1.19 El monitoreo proactivo de tendencias es un proceso basado en información de seguridad operacional que revisa todos los sucesos para ver si hay cambios importantes que pueden indicar un problema mayor.

3.1.20 Los problemas potenciales son monitoreados por (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) y compartidos con la (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil y de otras Administraciones que sean parte del SSP) y la industria. Los ejecutivos responsables de las organizaciones antes señaladas implementan medidas de mitigación para evitar que estos problemas resulten en accidentes.

3.1.21 Estas tendencias también pueden indicar la necesidad de que (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) se enfoque en determinados tipos de sucesos para su investigación. (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) publica informes regulares sobre las tendencias emergentes en cuanto a accidentes, incidentes graves e incidentes que estén relacionados directamente con la operación de las aeronaves.

3.2 Rendimiento estatal de seguridad operacional

3.2.1 La medición y el monitoreo del rendimiento de seguridad operacional son los medios por los cuales se describe y evalúa el desempeño de seguridad operacional del sistema de aviación de (Ingrese el nombre del Estado). Mediante el análisis de los datos e información de seguridad operacional, se pueden detectar las áreas de riesgo emergentes. Esta información se utiliza para comunicar las decisiones relativas a la ejecución de medidas de seguridad operacional apropiadas y la posterior evaluación de la efectividad de esas medidas.

3.2.2 (Ingrese el nombre del Estado) ha clasificado sus indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) en indicadores de resultados (lagging indicators) e indicadores avanzados (leading indicators).

3.2.3 Los indicadores de resultados miden eventos que ya ocurrieron y son los resultados negativos que el Estado y los proveedores de servicios intentan evitar. Estos indicadores sirven para monitorear el desempeño de la seguridad operacional de la aviación del Estado. En el marco de los indicadores de resultados, (Ingrese el nombre del Estado) ha identificado los indicadores de baja

probabilidad/alta gravedad y los indicadores de alta probabilidad/baja gravedad conocidos éstos últimos como indicadores de “evento precursor”.

3.2.4 Los indicadores de baja probabilidad/alta gravedad (accidentes, incidentes graves) que [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) ha identificado son mediciones de los resultados de seguridad operacional adversos de acuerdo con el sector operativo y con el nivel de actividad dentro de ese sector (exposición). [\(Un ejemplo de este SPI podría ser daño de la aeronave y/o motor por impacto de pájaro\)](#)

3.2.5 los indicadores de alta probabilidad/baja gravedad o indicadores de “eventos precursores” son resultados que no necesariamente se manifiestan en un accidente o incidente grave. [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) utilizará los SPI de resultados de alta probabilidad/baja gravedad principalmente para monitorear problemas de seguridad específicos y medir la efectividad de las mitigaciones de riesgos de seguridad operacional existentes. [\(Un ejemplo de este tipo de SPI precursor sería: detecciones de radar de aves \(que indican el nivel de actividad de las aves en lugar de la cantidad real de ataques de aves\).](#)

3.2.6 Los indicadores avanzados son medidas que se centran en los procesos y entradas que se implementan para mejorar o mantener la seguridad operacional. Estos también se conocen como "SPI de actividad o proceso", ya que supervisan y miden las condiciones que tienen el potencial de convertirse o contribuir a un resultado específico.

3.2.7 Los ejemplos de SPI avanzados que impulsan el desarrollo de capacidades organizativas para la gestión proactiva de la seguridad operacional, incluyen indicadores como: porcentaje de personal que ha completado con éxito la capacitación de seguridad a tiempo o porcentaje de finalización a tiempo de las acciones de mitigación acordadas.

3.2.8 Los SPI avanzados de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) también pueden informar a la organización sobre cómo su operación enfrenta el cambio; incluidos los cambios en su entorno operativo. La atención se centrará en anticipar debilidades y vulnerabilidades como resultado del cambio o la supervisión del rendimiento después de un cambio. [\(Un ejemplo de SPI para monitorear un cambio en las operaciones sería: porcentaje de sitios que han implementado un procedimiento promulgado\)](#)

3.2.9 Para una indicación más precisa y útil del rendimiento de seguridad operacional, [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) ha identificado un conjunto de indicadores de resultados e indicadores avanzados. Esto proporciona una imagen más completa y realista del rendimiento en materia de seguridad operacional del Estado.

3.2.10 Para definir sus indicadores, [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) ha establecido un vínculo claro entre los SPI de resultados de baja probabilidad/alta gravedad, los SPI de eventos precursores (alta probabilidad/baja gravedad) y los SPI avanzados. Asimismo [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) ha definido los SPI de resultados de baja probabilidad/alta gravedad antes de determinar los SPI de eventos precursores o los SPI avanzados. La definición de un SPI de evento precursor (indicador de alta probabilidad/baja gravedad) vinculado a un evento o condición más grave (indicador de resultado de baja probabilidad/alta gravedad) asegura que existe una clara correlación entre los dos.

3.2.11 [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) ha desarrollado sus indicadores en su plan de seguridad operacional para alinear las áreas de mayor riesgo del Estado con los diferentes sectores de la industria de la aviación.

3.2.12 En la siguiente figura se describe el esquema adoptado por (Ingrese el nombre del Estado) en la determinación de sus indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.



En el plan de seguridad operacional del Estado, ingrese la siguiente tabla u otro esquema similar y determine los indicadores de su Estado una vez que se haya realizado el análisis de la información de seguridad operacional y se haya determinado las tendencias más críticas del sistema de aviación de su Estado. Los Estados, utilizando la información de las Autoridades AIG, ya podrían establecer los indicadores de resultados, seguidos de los eventos precursores e indicadores avanzados.

Indicadores de resultados Baja probabilidad / alta gravedad	Indicadores de resultados Alta probabilidad / baja gravedad Eventos precursores	Indicadores avanzados

Nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP)

3.2.12 Para determinar y actualizar el ALoSP de (Ingrese el nombre del Estado), se ha considerado la efectividad de los siguientes cuatro componentes:

- ✓ la implantación del SSP por parte del Estado;
- ✓ la implantación del SMS por parte de los proveedores de servicios;
- ✓ la gestión de los riesgos de la seguridad operacional del sistema de aviación del Estado y los indicadores de performance en materia de seguridad operacional asociados; y
- ✓ la implantación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte del Estado.

(Ingrese el nombre del Estado) examina cada uno de estos elementos a través de su sistema de seguridad operacional de la aviación.

Enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

3.2.13 (Ingrese el nombre del Estado) aplica un enfoque nacional sistemático y coordinado para la gestión de la seguridad operacional de la aviación.

3.2.14 Los resultados de la última actividad del CMA del USOAP de la OACI realizada en (Ingrese el año) respaldan este enfoque.

3.2.15 Desde el 2011, (Ingrese el nombre del Estado) ha participado en la evolución del USOAP hacia el CMA.

3.2.16 El último informe completo del USOAP de (Ingrese el nombre del Estado), que incluye actualizaciones sobre el plan de medidas correctivas de (Ingrese el nombre del Estado), está disponible en el sitio web público de la OACI.

4. Capítulo 4: Promoción estatal de la seguridad operacional

Un programa efectivo de promoción de la seguridad operacional es fundamental para apoyar los objetivos operativos centrales del SSP de (Ingrese el nombre del Estado). (Ingrese los nombres de las organizaciones reglamentarias y administrativas que son parte del SSP del Estado) realizan actividades de promoción de la seguridad operacional como parte de sus responsabilidades establecidas en el SSP.

La promoción de la seguridad operacional se mejora a través de la instrucción del personal y una mejor comunicación y diseminación de la información de seguridad operacional.

4.1 Comunicación y divulgación internas de información sobre seguridad operacional

4.1.1 La instrucción obligatoria y recomendada sobre SSP y SMS ha sido provista por el SRVSOP o por (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil). Esta capacitación ha sido acompañada de productos educativos y promocionales y se comunica a través de diversos medios, por ejemplo, a través de los sistemas de gestión del aprendizaje de los organismos parte del SSP, boletines

informativos enviados mediante correo electrónico, hojas informativas y publicidad interna.

4.1.2 Además de los MOU formales y grupos de coordinación que reúnen a las agencias responsables de la seguridad operacional de la aviación, la/el [\(Ingrese el nombre de la Autoridad AIG\)](#) realiza reuniones informativas sobre el progreso de las investigaciones, incluidas cuestiones emergentes relacionadas con la asignación de recursos y el alcance, la gestión de las partes interesadas y los problemas de seguridad operacional identificados o potenciales.

4.1.3 [\(Ingrese los nombres de la Administración de Aviación Civil y de la Autoridad AIG\)](#) se relacionan regularmente con el progreso de las investigaciones de accidentes e incidentes, acciones de seguridad operacional, oportunidades de capacitación compartida y solicitudes de información.

[Ingrese el siguiente párrafo únicamente si su Estado tiene capacidad para ello.](#)

4.1.4 [\(Ingrese los nombres de la Administración de Aviación Civil y de la Autoridad AIG\)](#) ofrecen cursos de capacitación que están disponibles para el personal de otras organizaciones con una participación en seguridad operacional, incluidas a las fuerzas armadas y policiales estatales y territoriales. Estos cursos incluyen la investigación de accidentes de aviación, factores humanos, nuevas tecnologías, SSP, SMS y capacitación en gestión de riesgos.

4.2 **Comunicación externa y diseminación de información de seguridad operacional**

[\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#)

4.2.1 [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) utiliza un conjunto de actividades de educación y promoción de la seguridad operacional destinadas a desarrollar aún más una industria y comunidad de la aviación informada y consciente de la seguridad operacional, incluyendo temas de seguridad operacional emergentes.

4.2.2 [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) ofrece una gama de materiales educativos y promocionales para la industria y el público, y cuenta con un grupo activo de asesores de seguridad operacional de la aviación para brindar asistencia y asesoramiento a la industria. Se puede encontrar más información sobre educación y promoción de la seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) en:

[En caso de existir o de prever su existencia, ingrese la página web donde la Administración de Aviación Civil de su Estado ofrece u ofrecerá material educativo y promocional sobre la gestión de la seguridad operacional](#)

4.2.3 [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) también publica una serie de manuales y materiales de orientación que están disponibles para el público y la industria. Los manuales de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) y los materiales de orientación se pueden encontrar en:

[En caso de existir o de prever su existencia, ingrese la página web donde la Administración de Aviación Civil de su Estado publica o publicará los manuales y materiales de orientación sobre la gestión de la seguridad operacional.](#)

4.2.4 Además, [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) ha desarrollado un conjunto de herramientas de soporte para la industria y su personal técnico para garantizar una mejor comprensión e integración de los principios del SMS. Se puede encontrar más información sobre la

adopción del SMS en:

En caso de existir o de prever su existencia, ingrese la página web donde la Administración de Aviación Civil de su Estado ha desarrollado o desarrollará herramientas de soporte para la industria y su personal técnico para garantizar una mejor comprensión e integración de los principios del SMS.

(Ingrese el nombre de la Autoridad AIG)

4.2.5 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) también tiene la responsabilidad de comunicar y diseminar la información de seguridad operacional, particularmente la información extraída de los resultados de sus investigaciones de accidentes e incidentes y de la investigación y análisis de los asuntos de seguridad operacional.

4.2.6 (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) publica los informes de las investigación de accidentes e incidentes y entrega notificaciones de seguridad operacional específicas a los proveedores de servicios y a su personal, y a través de la coordinación con (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) entrega mensajes de seguridad operacional a la comunidad aeronáutica del Estado.

4.2.7 El área de alerta de (Ingrese el nombre de la Autoridad AIG) también resalta las preocupaciones de seguridad operacional que surgen de los hallazgos de la investigación y de los datos de sucesos reportados por la industria, y proporciona estrategias para ayudar a gestionar las áreas de riesgo.

Ingrese los nombres de las otras organizaciones partes del SSP y describa cuáles son sus roles, funciones y responsabilidad respecto a la comunicación externa y diseminación de información de seguridad operacional

5. Capítulo 5: Desafíos, prioridades y objetivos

5.1 Desafíos

Mercado de la aviación

Realicé un análisis de la situación del mercado aéreo de los últimos 10 años y haga un estimado del crecimiento del tráfico aéreo para la próxima década en base a los pronósticos realizados por fuentes confiables. A continuación se describen algunos párrafos con ejemplos de una situación favorable.

Si la situación es desfavorable para su Estado, también analice porqué es desfavorable desde el punto de vista de tráfico aéreo y cuál sería su principal desafío.

5.1.1 El mercado internacional, nacional y regional de pasajeros de las líneas aéreas principales de (Ingrese el nombre del Estado) ha experimentado un fuerte crecimiento en la última década.

5.1.2 De acuerdo con la empresa (Ingrese el nombre de una empresa confiable dedicada a pronosticar el crecimiento o disminución del tráfico o el nombre de la oficina de transporte aéreo de la DGAC dedicada a pronosticar el crecimiento o disminución del tráfico) se pronostica que, en los próximos diez años, el crecimiento continuará en el mercado de la aviación de (Ingrese el nombre del Estado), aunque a un ritmo ligeramente más conservador que en los últimos años y con variaciones entre los diferentes sectores de la industria.

5.1.3 Las presiones competitivas en el mercado aeronáutico de (Ingrese el nombre del Estado) y la estabilización del crecimiento regional ejercen presiones sobre los explotadores de aeronaves y las agencias gubernamentales por igual lo cual se traduce en un mayor esfuerzo para maximizar la eficiencia de sus operaciones y reducir los costos sin afectar los resultados de la seguridad operacional.

Complejidad operacional

5.1.4 El sistema de seguridad operacional de (Ingrese el nombre del Estado) continuará siendo complejo por la incorporación de diferentes tipos de aeronaves, que varían desde aviones turboreactores que serán operados por las aerolíneas internacionales, nacionales y regionales hasta la operación de helicópteros en alta mar, aeronaves deportivas y recreativas y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

5.1.5 Los RPAS recreativos y comerciales han iniciado su operación y se espera una expansión muy rápida de estos sistemas en el futuro. Además de plantear cuestiones de privacidad, será necesario abordar los problemas de seguridad operacional y tránsito aéreo para poder integrar las operaciones RPAS de una manera segura en el espacio aéreo de (Ingrese el nombre del Estado).

5.1.6 La complejidad de la industria crea desafíos continuos para las organizaciones reglamentarias, de investigación y de servicios de la aviación por igual, por lo que se deberá planificar muy cuidadosamente la asignación de recursos para estas organizaciones así como el mantenimiento de la fuerza laboral.

Infraestructura / Tecnología

5.1.7 El crecimiento previsto continuo, particularmente en los principales aeropuertos de (Ingrese el nombre del Estado), aumenta la demanda en una gama de infraestructura y de servicios

aeroportuarios, de tránsito aéreo, de rescate y de extinción de incendios, esto conlleva una mayor inversión de recursos para el Estado para mantener o mejorar la seguridad operacional.

En caso que su Estado tiene previsto la construcción o la expansión de infraestructura aeroportuaria o de tránsito aéreo haga un análisis de la situación y de los recursos que serán necesarios para mantener un nivel deseado de seguridad operación.

5.1.8 La tecnología también seguirá desempeñando un papel vital en el cumplimiento de los requisitos futuros de seguridad operacional, eficiencia y capacidad de (Ingrese el nombre del Estado). Las aeronaves modernas y el equipo de gestión del tránsito aéreo brindan acceso a comunicaciones, navegación y vigilancia más precisas.

5.1.9 (Ingrese el nombre del Estado) está incorporando a su espacio aéreo tecnologías basadas en satélites para mejorar la precisión y confiabilidad de la vigilancia de la seguridad operacional en todo el país utilizando la Vigilancia dependiente automática - Radiodifusión (ADS-B), mientras que la navegación se basa cada vez más en el Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

5.1.10 Estas tecnologías se complementan con sistemas robustos de vigilancia y navegación en tierra, incluida una moderna red de vigilancia por radar en el área de ruta y terminal.

5.1.11 Con el uso creciente de la tecnología surge la necesidad de permitir una transición segura y efectiva por parte de las organizaciones gubernamentales, la industria, y la comunidad aeronáutica en general, a nuevos procedimientos y procesos, implementados durante varios años para facilitar el cambio más efectivo.

5.1.12 También se establecerán requisitos reglamentarios claros y apropiados para respaldar la utilización de nueva tecnología e infraestructura.

5.1.13 (Ingrese el nombre del Estado) continuará manteniendo su compromiso con la OACI, SRVSOP, ARCM, RASG-PA y con otros organismos internacionales en la elaboración de normas y métodos recomendadas que faciliten de forma segura la adopción mundial, regional y nacional de tecnología e infraestructura nuevas y mejoradas

Capacidad de la fuerza laboral

5.1.14 La incorporación de nuevas aeronaves, sistemas de navegación basados en satélites y otras nuevas tecnologías requiere un grupo suficiente de personal instruido, experimentado y calificado para operar de manera segura y efectiva estas aeronaves, sistemas y equipos.

5.1.15 La instrucción y educación de una mano de obra cualificada serán factores clave para garantizar que se mantenga y mejore el desempeño de la seguridad operacional de la aviación en (Ingrese el nombre del Estado).

5.1.16 La utilización de enfoques basados en sistemas y en riesgos por parte de la industria requerirá estrategias de planificación que permitan la selección, reclutamiento y retención de una fuerza de trabajo capacitada y calificada.

5.1.17 Una mayor utilización de reglas basadas en rendimiento y de conceptos de vigilancia basada en riesgos en los enfoques de vigilancia de la seguridad operacional requerirá un cambio en la forma en que (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) lleva a cabo sus funciones de

supervisión reglamentaria y esto a su vez requerirá diferentes conjuntos de habilidades para el personal de la (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil).

Operaciones de aviación comercial, trabajos aéreos, instrucción y aviación general (GA) con aeronaves de 5 700 kg o menos

De acuerdo con las estadísticas de su Estado desarrolle el siguiente párrafo:

5.1.18 Los operaciones que imponen un desafío a la industria de la aviación de (ingrese el nombre del Estado) son las operaciones de aviación comercial, trabajos aéreos, instrucción y aviación general (GA) con aeronaves de 5 700 kg o menos. La tasa de accidentes en estos segmentos se mantiene alta por lo que plantea un desafío muy grande a las organizaciones reglamentarias y administrativas que conforman el SSP.

5.1.19 En base a las tendencias, factores contribuyentes, condiciones latentes, deficiencias, constataciones y amenazas presentadas por el Grupo de coordinación de análisis de datos e información de seguridad operacional (GCADI) de (ingrese el nombre del Estado), el (ingrese el nombre del mecanismo de coordinación del SSP) establecerá planes de mitigación para cada caso con la participación directa de cada uno de los segmentos de la industria afectados.

5.1.20 (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil, de la Autoridad AIG y de los otras organizaciones partes del SSP) mantendrán programas educativos y de sensibilización para continuar destacando los peligros y riesgos de seguridad operacional y proporcionarán guías para facilitar el cumplimiento de la industria con los requisitos reglamentarios y de rendimiento a fin de ayudar a garantizar que los peligros y los riesgos continúen siendo abordados de manera responsable.

5.2 Prioridades globales

5.2.1 El GASP de la OACI establece las siguientes prioridades mundiales de seguridad operacional de la aviación:

- ✓ mejora de la aplicación eficaz (EI) de los Estados;
- ✓ implantación del SSP y SMS;
- ✓ reducción de las tasas de accidentes en las categorías de mayor riesgo para la aviación;
- ✓ mantenimiento de cero fatalidades en los accidentes de aviación;
- ✓ colaboración a nivel regional;
- ✓ utilización de los programas de la industria; y
- ✓ disponibilidad de infraestructura apropiada en los servicios de navegación aérea y aeródromos para apoyar de manera segura a las operaciones.

En caso que su Estado tenga altas tasas de accidentes, incidentes graves e incidentes, indique que medidas de mitigación establecerá su Estado para reducir dichas tasas. Por el contrario, si su Estado tiene tasas de accidentes, incidentes graves e incidentes bajas, desarrolle los siguientes párrafos:

5.2.2 Todas las prioridades globales son relevantes para la aviación de (ingrese el nombre del Estado), a pesar de tener un excelente registro de seguridad operacional en las operaciones de transporte aéreo comercial regular y en la aplicación eficaz del CMA del USOP.

5.2.3 (ingrese el nombre del Estado) ha registrado durante la última década, una tasa muy baja de sucesos en las siguientes categorías de mayor riesgo para la aviación: Excursiones de pista (RE), pérdida de control en vuelo (LOC-I) e impacto contra el suelo sin pérdida de control (CEFIT).

5.2.4 No obstante, (ingrese el nombre del Estado) ha tomado y seguirá tomando una serie de medidas para asegurar el mantenimiento de tasas de accidentes bajas en las categorías de accidentes mencionadas. Además llevará a cabo las siguientes acciones: (ingrese aquellas que son aplicables para su Estado)

- ✓ mejoramiento de los servicios esenciales de navegación aérea y aeródromos;
- ✓ mayor capacidad de vigilancia y de navegación mediante una aplicación más amplia de ADS-B y GNSS;
- ✓ el establecimiento de grupos de seguridad operacional de pista locales;
- ✓ la introducción de sistemas avanzados de orientación y control del movimiento en la superficie de los aeródromos de (ingrese los nombres de los aeropuertos de ser necesario);
- ✓ la implementación de barras de parada de pista en los aeródromos de (ingrese los nombres de los aeropuertos de ser necesario);
- ✓ la publicación de diversos materiales de capacitación y educación que destaquen los riesgos de los tipos de accidentes de mayor ocurrencia y sus medidas de mitigación;
- ✓ realización de talleres con la industria sobre asuntos relevantes tales como factores humanos y la automatización en la cabina de mando;
- ✓ (ingrese el nombre del Estado) se compromete a implantar medidas de seguridad operacional que respalden un sistema de aviación seguro en la región y un sistema global armonizado. Al mismo tiempo, activará los siguientes grupos de coordinación de seguridad operacional para abordar de manera individual los riesgos en los principales sectores de la aviación:
 - Grupo de aviación comercial aviones;
 - Grupo de aviación comercial helicópteros;
 - Grupo de aviación general aviones;
 - Grupo de aviación general helicópteros;
 - Grupo de aviación agrícola;
 - Grupo de trabajos aéreos;
 - Grupo de escuelas de instrucción de vuelo;
 - Grupo de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS);
 - Grupo de aeronavegabilidad;
 - Grupo de los servicios de navegación aérea (ANS); y
 - Grupo de aeródromos (AGA).

5.3 Prioridades regionales

5.3.1 La diversidad de la Región Sudamericana, junto con los pronósticos que predicen un crecimiento continuo del tráfico aéreo durante la próxima década, plantean importantes desafíos para la seguridad de la aviación regional. Teniendo en cuenta estos acontecimientos y desafíos, se han

establecido como prioridades regionales las prioridades mundiales establecidas en el GASP pero acortando los plazos. Estas prioridades incluyen las siguientes actividades:

- ✓ implementación al 100% de la navegación basada en la performance (PBN) en ruta y en espacio aéreo terminal;
- ✓ mayor utilización de la gestión del flujo de tránsito aéreo y la toma de decisiones en colaboración con el aeropuerto (A-CDM);
- ✓ mayor utilización del enlace de datos como Vigilancia dependiente automática - Contrato (ADS-C) y Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC); e
- ✓ intercambio de datos con los proveedores de servicios de navegación aérea vecinos.

5.3.2 (ingrese el nombre del Estado) participa activamente en el desarrollo de prioridades y políticas regionales de seguridad operacional de la aviación a través de foros tales como:

- ✓ Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP);
- ✓ Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica;
- ✓ Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS);
- ✓ Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional;
- ✓ Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM; y
- ✓ Grupo de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA);

5.4 **Objetivos**

A continuación se provee orientación en como definir los objetivos de seguridad operacional.

El desarrollo de los objetivos de seguridad operacional comienza con una comprensión clara de los mayores riesgos de seguridad operacional en el sistema de aviación del Estado. El riesgo de seguridad operacional en el sistema de aviación está influenciado por muchos factores diferentes, como el tamaño y la complejidad del sistema de aviación, así como el entorno operativo. El desarrollo de una buena descripción del sistema proporcionará una buena formación y comprensión.

Se deben usar datos cuantitativos cuando estén disponibles para comprender los principales riesgos para la seguridad operacional. El Estado también puede utilizar información cualitativa y análisis de expertos. Se puede crear un grupo de expertos seleccionados para que participen en discusiones guiadas para comprender los riesgos de seguridad operacional más amplios en todo el sistema de aviación del Estado. Este grupo tendría una función similar a la “Junta de revisión de seguridad operacional (SRB)” del proveedor de servicios, en este caso a nivel estatal. Estos expertos pueden guiarse por la información disponible sobre tendencias de seguridad operacional, accidentes conocidos e incidentes graves que contribuyen a factores, o deficiencias conocidas en los procesos de la supervisión de la seguridad operacional del Estado (SSO). También se deberían considerar los objetivos regionales que dimanen de los objetivos globales identificados en el GASP. Este enfoque tipo “lluvia de ideas” se podría hacer en colaboración con los proveedores de servicios, a fin de identificar problemas de seguridad “conocidos” para cada sector de la aviación.

Los objetivos de seguridad operacional son declaraciones breves y de alto nivel de los logros de seguridad operacional o los resultados deseados que deben alcanzarse. Ayudan a proporcionar dirección a las actividades de la organización y, por lo tanto, deben alinearse con la política de seguridad

operacional que establece los compromisos de seguridad operacional de alto nivel de la organización. También son útiles para comunicar las prioridades de seguridad operacional al personal de la comunidad aeronáutica en general.

Los objetivos de seguridad operacional proporcionan una dirección para desarrollar los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPT). El establecimiento de objetivos de seguridad operacional para la gestión del rendimiento de la seguridad operacional provee la dirección en que deben utilizarse los recursos y las actividades de la organización para supervisar los SPI y medir el estado de los SPT.

Los objetivos de seguridad operacional pueden ser:

- ✓ **orientados a procesos**, es decir, pueden establecerse en términos de comportamientos seguros esperados del personal operativo o la realización de acciones implementadas por la organización para gestionar el riesgo de seguridad; u
- ✓ **orientados a resultados**, es decir, pueden abarcar acciones y tendencias con respecto a la contención de accidentes o pérdidas operacionales.

Los objetivos de seguridad operacional deberían combinar objetivos de seguridad operacional orientados tanto a procesos como a resultados para proporcionar una dirección efectiva para los SPI y los SPT.

Un ejemplo de un objetivo de seguridad operacional orientado a procesos relevante para el SSP - con respecto a una intervención de seguridad operacional - sería "[Ingrese el nombre del Estado] implementará un programa de notificación de seguridad operacional en línea por dd/mm/aaaa".

Un ejemplo de un objetivo de seguridad operacional orientado a resultados relacionado con el SMS - relacionado con la acción de contención de las pérdidas operativas - sería "que el operador del aeropuerto reduzca la cantidad anual de eventos adversos de seguridad operacional de la plataforma del año anterior".

Los objetivos de seguridad operacional respaldan la identificación de los SPI y SPT del Estado y el posterior establecimiento del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP). Los objetivos de seguridad operacional funcionan en conjunto como un paquete con SPI y SPT para permitir al Estado monitorear y medir su desempeño de seguridad operacional.

Una vez que se implemente el SSP, el Estado debería volver a evaluar periódicamente sus riesgos de seguridad operacional identificados mediante el análisis de los datos de seguridad operacional generados por el SSP. El análisis también apoyará la identificación de problemas emergentes. El Estado también debe revisar periódicamente su progreso hacia el logro de sus objetivos de seguridad operacional y su continua relevancia, teniendo en cuenta cualquier reevaluación de los riesgos actuales.

5.4.1 La implantación del SSP se llevará a cabo de manera coherente con el marco legislativo de (ingrese el nombre del Estado) y estará respaldada por las iniciativas y directrices del Plan de seguridad operacional de Estado.

5.4.2 Para realizar las mejoras del sistema de seguridad operacional, (ingrese el nombre del Estado) tendrá en cuenta los siguientes factores críticos:

- ✓ diálogo continuo entre los organismos reglamentarios y administrativos del Estado parte del SSP, la industria y la comunidad en general;
- ✓ sincronización de la inversión en infraestructura y equipamiento por parte del Estado y la industria para permitir que las partes interesadas logren ganancias de seguridad operacional y eficiencia;
- ✓ apoyo en la armonización internacional y regional;
- ✓ conocimiento de la reglamentación y gestión de un entorno de espacio aéreo en el que operan aeronaves con capacidades diferentes; y
- ✓ una política reglamentaria clara y plazos para que los organismos del Estado y la industria tengan una mayor certeza y la capacidad de planificar cuándo existan cambios.

5.4.3 Tal como se describe en la Sección 2 del SSP, (ingrese el nombre del Estado) utilizará de manera progresiva una reglamentación basada en rendimiento y sistemas, y enfoques basados en riesgo para la vigilancia de la seguridad operacional en lugar de la reglamentación y vigilancia prescriptiva.

5.4.4 La transición a enfoques basados en rendimiento, junto con los problemas descritos en la Sección 5.1., presentan desafíos para las organizaciones a cargo de la seguridad operacional de la aviación y la industria en términos de impacto en los respectivos roles, responsabilidades y asignación de recursos.

5.4.5 Dado el rápido ritmo de cambio en la aviación, (ingrese el nombre del Estado) se centrará en gran medida en sus objetivos para el 2020, 2025, 2028 y 2030, no obstante los indicadores, metas y niveles de alerta se calcularán anualmente en el Plan de seguridad operacional del Estado.

5.4.6 A continuación se detalla una visión general de los objetivos clave de (ingrese el nombre del Estado) para cumplir con los desafíos y prioridades futuras.

Para el 2020

Ingrese los objetivos teniendo en cuenta los objetivos planificados en el SAMSP, por ejemplo:

- ✓ Implantación de un SSP sostenible;
- ✓ Reducción de las tasas y número de accidentes y de fatalidades en 10% en todos los segmentos de la aviación;

(En el plan de seguridad operacional de Estado se incluirá anualmente, la reducción de las tasas y número de accidentes en 10 %, de acuerdo con la planificación anual establecida en el SAMSP)

- ✓ Mejora en la aplicación eficaz (EI) a XX %; (ingrese el porcentaje de EI que le corresponde a su Estado de acuerdo a las metas establecidas en la Tabla 5-2 del SAMSP).
- ✓ Colaboración a nivel regional;

Incluya objetivos generales relacionados con la necesidad de recibir asistencia técnica cuando el Estado tenga áreas con márgenes de supervisión de la seguridad operacional negativos (menores que cero) o de proveer asistencia técnica cuando tenga márgenes de supervisión de la seguridad operacional positivos.

El margen de supervisión de la seguridad operacional (safety oversight margin) es un valor que está por encima o por debajo del objetivo de aplicación eficaz (EI) que se basa en una regresión lineal global del tráfico aéreo versus la EI de todos los Estados auditados en el marco del CMA del

USOAP.

La aplicación de los márgenes de supervisión de la seguridad operacional está disponible en iSTARS de la OACI: <http://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>

A continuación establezca objetivos macros que indiquen la contribución que hará su Estado al RASG-PA en cuanto a información de seguridad operacional.

Finalmente describa objetivos generales relacionados con su participación activa en el RASG-PA cuando su Estado tenga márgenes positivos de supervisión de la seguridad operacional y haya alcanzado un SSP efectivo.

- ✓ Utilización de los programas de la industria; y

Como objetivo incluya la necesidad de utilizar los mejores programas de la industria en cuanto a la utilización de SPIs armonizados a nivel global y respecto a la participación en los programas de evaluación de la industria.

- ✓ Disponibilidad de infraestructura apropiada para apoyar de manera segura a las operaciones.

Describa objetivos relacionados con la necesidad de implementar los elementos de infraestructura esenciales de navegación aérea y de aeródromos para apoyar operaciones seguras.

Ingrese otros objetivos de cada una de las partes que conforman el SSP y que contribuirán directamente a la seguridad operacional y a la consecución de los objetivos anteriores. Describa objetivos cortos y de alto nivel que pueden ser cumplidos hasta el 2020 y que provean orientación a todas las autoridades relevantes de aviación del Estado para las siguientes áreas del sistema de vigilancia de la seguridad operacional: Licencias al personal (PEL); operación de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG); servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos (AGA). A continuación se detallan algunos ejemplos de objetivos:

- ✓ Implantación de los requisitos establecidos por (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) relativos a la instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave (UPRT);
- ✓ Implantación de los requisitos establecidos por (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) relativos al ACAS II, Versión 7.1;
- ✓ Completar la implantación de los requisitos prescritos por (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) relacionados con el programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) en explotadores de servicios aéreos que operan aviones con un peso superior a 27 000 kg;
- ✓ Promoción por parte de (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil y de la Autoridad AIG) para la implantación voluntaria de un programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) en explotadores de la aviación comercial, aviación corporativa, aviación general, aviación de instrucción y aviación agrícola que operan aviones con un peso sobre 5 700 kg.
- ✓ Implementación de los requisitos establecidos por (ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) respecto a la navegación basada en GNSS y vigilancia ADS-B.
- ✓ (ingrese el nombre del Estado) seguirá colaborando con la Oficina Sudamericana de la OACI, GREPECAS, SRVSOP, ARCM, RASG-PA, y con las autoridades aeronáuticas internacionales en la mejora de los enfoques de la gestión de la seguridad operacional de la aviación.
- ✓ (ingrese el nombre del proveedor de servicios de navegación aérea de ser el caso) implementará medidas de mitigación para resolver los hallazgos encontrados en su SMS relativos a la detección de conflictos y cambios en las rutas aéreas.

- ✓ En el desarrollo de nuevos reglamentos y requisitos, (ingrese el nombre de la Administración de Aviación) tendrá en cuenta que cualquier cambio reglamentario se base en el riesgo de seguridad operacional y no en requisitos prescriptivos que impongan costos innecesarios a la industria.
- ✓ Se alineará la clasificación de las operaciones aéreas con el modelo de OACI.
- ✓ Se continuará con el desarrollo de perfiles de riesgo del sector de la industria de la aviación de (ingrese el nombre del Estado) para identificar los riesgos específicos del sector y los planes de mitigación de los riesgos conjuntos para gestionar el rendimiento de la seguridad operacional de la aviación.
- ✓ De acuerdo con un enfoque basado en riesgos, se revisará la política, los procedimientos y la vigilancia, así como la capacidad de vigilancia para:
 - la industria y los explotadores de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS);
 - los proveedores de mantenimiento en el extranjero que prestan servicios a aeronaves registradas en (ingrese el nombre del Estado);
 - las operaciones de helicópteros en alta mar; y
 - la vigilancia de las operaciones realizadas por los explotadores de servicios aéreos de aeronaves extranjeras y los permisos relacionados.
- ✓ (ingrese el nombre del proveedor de servicios ANS o el nombre de la Autoridad a su cargo y el nombre del ministerio de defensa) introducirá un sistema integrado de tráfico aéreo civil y militar para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia, y gestionar los requisitos de espacio aéreo civil-militar cada vez más complejos.
- ✓ De conformidad con el Plan mundial de navegación aérea de la OACI, (ingrese el nombre del Estado) ampliará la utilización de la PBN (como la navegación basada en la performance y los sistemas de aumentación basados en tierra con aviónica ADS-B aprobada).

Para el 2025

Ingrese los objetivos teniendo en cuenta los objetivos planificados en el SAMSP, por ejemplo:

- ✓ Implantación de un SSP efectivo;
- ✓ Reducción de las tasas y número de accidentes y de fatalidades en 10% en todos los segmentos de la aviación;

(En el plan de seguridad operacional de Estado se incluirá anualmente, la reducción de las tasas y número de accidentes en 10 %, de acuerdo con la planificación anual establecida en el SAMSP)

- ✓ Mejora de la aplicación eficaz (EI) a XX %; (ingrese el porcentaje de EI que le corresponde cumplir de acuerdo a las metas establecidas en la Tabla 5-2 del SAMSP para su Estado).
- ✓ Colaboración a nivel regional;

Incluya objetivos generales relacionados con la necesidad de recibir asistencia técnica cuando el Estado tenga áreas con márgenes de supervisión de la seguridad operacional negativos (menores que cero) o de proveer asistencia técnica cuando tenga márgenes de supervisión de la seguridad operacional positivos.

El margen de supervisión de la seguridad operacional (safety oversight margin) es un valor que está por encima o por debajo del objetivo de aplicación eficaz (EI) que se basa en una regresión lineal global del tráfico aéreo versus la EI de todos los Estados auditados en el marco del CMA del

USOAP.

La aplicación de los márgenes de supervisión de la seguridad operacional está disponible en iSTARS de la OACI: <http://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>

A continuación establezca objetivos macros que indiquen la contribución que hará su Estado al RASG-PA en cuanto a información de seguridad operacional.

Finalmente describa objetivos generales relacionados con su participación activa en el RASG-PA cuando su Estado tenga márgenes positivos de supervisión de la seguridad operacional y haya alcanzado un SSP efectivo.

- ✓ Utilización de los programas de la industria; y

Como objetivo incluya la necesidad de utilizar los mejores programas de la industria en cuanto a la utilización de SPIs armonizados a nivel global y respecto a la participación en los programas de evaluación de la industria de sus proveedores de servicios.

- ✓ Disponibilidad de infraestructura apropiada para apoyar de manera segura a las operaciones.

Describa objetivos relacionados con la necesidad de implementar los elementos de infraestructura esenciales de navegación aérea y de aeródromos para apoyar operaciones seguras.

Ingrese otros objetivos de cada una de las partes que conforman el SSP y que contribuirán directamente a la seguridad operacional y a la consecución de los objetivos anteriores. Describa objetivos cortos y de alto nivel que puedan ser cumplidos hasta el 2025 y que provean orientación a todas las autoridades relevantes de aviación del Estado para las siguientes áreas del sistema de vigilancia de la seguridad operacional: Licencias al personal (PEL); operación de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG); servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos (AGA).

Para el 2028

- ✓ Mejora de la aplicación eficaz a 95 %; y
- ✓ Reducción de las tasas y número de accidentes y de fatalidades en 10% en todos los segmentos de la aviación;

(En el plan de seguridad operacional de Estado se incluirá anualmente, la reducción de las tasas y número de accidentes en 10 %, de acuerdo con la planificación anual establecida en el SAMSP)

- ✓ Colaboración a nivel regional;

Incluya objetivos generales relacionados con la necesidad de recibir asistencia técnica cuando el Estado tenga áreas con márgenes de supervisión de la seguridad operacional negativos (menores que cero) o de proveer asistencia técnica cuando tenga márgenes de supervisión de la seguridad operacional positivos.

El margen de supervisión de la seguridad operacional (safety oversight margin) es un valor que está por encima o por debajo del objetivo de aplicación eficaz (EI) que se basa en una regresión lineal global del tráfico aéreo versus la EI de todos los Estados auditados en el marco del CMA del USOAP.

La aplicación de los márgenes de supervisión de la seguridad operacional está disponible en iSTARS de la OACI: <http://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>

A continuación establezca objetivos macros que indiquen la contribución que hará su Estado al RASG-PA en cuanto a información de seguridad operacional.

Finalmente describa objetivos generales relacionados con su participación activa en el RASG-PA cuando su Estado tenga márgenes positivos de supervisión de la seguridad operacional y haya alcanzado un SSP efectivo.

- ✓ Utilización de los programas de la industria; y

Como objetivo incluya la necesidad de utilizar los mejores programas de la industria en cuanto a la utilización de SPIs armonizados a nivel global y respecto a la participación en los programas de evaluación de la industria de sus proveedores de servicios.

- ✓ Disponibilidad de infraestructura apropiada para apoyar de manera segura a las operaciones.

Describa objetivos relacionados con la necesidad de implementar los elementos de infraestructura esenciales de navegación aérea y de aeródromos para apoyar operaciones seguras.

Ingrese otros objetivos de cada una de las partes que conforman el SSP y que contribuirán directamente a la seguridad operacional y a la consecución de los objetivos anteriores. Describa objetivos cortos y de alto nivel que puedan ser cumplidos hasta el 2028 y que provean orientación a todas las autoridades relevantes de aviación del Estado para las siguientes áreas del sistema de vigilancia de la seguridad operacional: Licencias al personal (PEL); operación de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG); servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos (AGA).

Para el 2030

- ✓ Mantenimiento de la aplicación eficaz (EI) en 95 % y mejora de la misma.
- ✓ Lograr hasta el 2030 un período consecutivo de 3 años sin fatalidades en accidentes de aeronaves y mantener cero fatalidades a partir de este año;
- ✓ Reducción de las tasas y número de accidentes y de fatalidades en 10% en todos los segmentos de la aviación;

(En el plan de seguridad operacional de Estado se incluirá anualmente, la reducción de las tasas y número de accidentes en 10 %, de acuerdo con la planificación anual establecida en el SAMSP)

- ✓ Colaboración a nivel regional;

Incluya objetivos generales relacionados con la necesidad de recibir asistencia técnica cuando el Estado tenga áreas con márgenes de supervisión de la seguridad operacional negativos (menores que cero) o de proveer asistencia técnica cuando tenga márgenes de supervisión de la seguridad operacional positivos.

El margen de supervisión de la seguridad operacional (safety oversight margin) es un valor que está por encima o por debajo del objetivo de aplicación eficaz (EI) que se basa en una regresión lineal global del tráfico aéreo versus la EI de todos los Estados auditados en el marco del CMA del USOAP.

La aplicación de los márgenes de supervisión de la seguridad operacional está disponible en iSTARS de la OACI: <http://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>

A continuación establezca objetivos macros que indiquen la contribución que hará su Estado al RASG-PA en cuanto a información de seguridad operacional.

Finalmente describa objetivos generales relacionados con su participación activa en el RASG-PA cuando su Estado tenga márgenes positivos de supervisión de la seguridad operacional y haya alcanzado un SSP efectivo.

- ✓ Utilización de los programas de la industria; y

Como objetivo incluya la necesidad de utilizar los mejores programas de la industria en cuanto a la utilización de SPIs armonizados a nivel global y respecto a la participación en los programas de evaluación de la industria de sus proveedores de servicios.

- ✓ Disponibilidad de infraestructura apropiada para apoyar de manera segura a las operaciones.

Describa objetivos relacionados con la necesidad de implementar los elementos de infraestructura esenciales de navegación aérea y de aeródromos para apoyar operaciones seguras.

Ingrese otros objetivos de cada una de las partes que conforman el SSP y que contribuirán directamente a la seguridad operacional y a la consecución de los objetivos anteriores. Describa objetivos cortos y de alto nivel que puedan ser cumplidos hasta el 2030 y que provean orientación a todas las autoridades relevantes de aviación del Estado para las siguientes áreas del sistema de vigilancia de la seguridad operacional: Licencias al personal (PEL); operación de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG); servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos (AGA).

Apéndice A

Declaración de la política de seguridad operacional

La siguiente es una ilustración de la declaración básica de la política de seguridad operacional:

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) promueve y reglamenta la seguridad operacional de la aviación en (Ingrese el nombre del Estado). Estamos comprometidos a desarrollar e implementar estrategias, marcos de trabajo reglamentarios y procesos eficaces para garantizar que las actividades de aviación, bajo nuestra vigilancia, alcancen el más alto nivel viable de seguridad operacional.

Para este fin:

- 1) configuraremos reglamentos y requisitos nacionales que estén en línea con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- 2) adoptaremos un enfoque basado en datos y en rendimiento para las actividades de reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional, donde corresponda;
- 3) identificaremos las tendencias de seguridad operacional dentro de la industria de aviación y adoptaremos un enfoque basado en riesgos para abordar las áreas de mayor preocupación o necesidad de la seguridad operacional;
- 4) controlaremos y mediremos el rendimiento en materia de seguridad operacional de nuestro sistema de aviación continuamente mediante los indicadores de seguridad operacional colectivos del Estado, así como también, los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios;
- 5) colaboraremos y consultaremos con la industria para abordar los temas de seguridad operacional y mejoraremos continuamente la seguridad operacional de la aviación;
- 6) promoveremos las buenas prácticas de seguridad operacional y una cultura de seguridad operacional institucional justa y positiva dentro de la industria basada en principios sólidos de la gestión de la seguridad operacional;
- 7) alentaremos la recopilación, el análisis y el intercambio de información de seguridad operacional entre todas las organizaciones de la industria y proveedores de servicios pertinentes, con la intención de que tal información se utilice solo para los propósitos de la gestión de la seguridad operacional;
- 8) asignaremos suficientes recursos financieros y humanos para la gestión y vigilancia de la seguridad operacional; y

- 9) equiparemos al personal con habilidades y experiencia adecuadas para descargar de forma competente sus responsabilidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional.

(Firmado _____
DGAC (ejecutivo responsable del SSP
o un funcionario de la oficina a nivel
de Estado responsable de la Aviación
Civil)

Apéndice B

Reglamentos, instrumentos y otras publicaciones de seguridad operacional

Los reglamentos e instrumentos de aviación subordinados de (Ingrese el nombre del Estado) y el material de asesoramiento incluyen:

Liste los reglamentos que promulga su Estado

- ✓ XXXXXXXXXXXX
- ✓ XXXXXXXXXXXX

Ingrese la página web donde han sido publicados los reglamentos

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) también promulga una variedad de publicaciones para la industria que son de carácter consultivo y no legislativo en su naturaleza y efecto, tales como:

Liste las circulares de asesoramiento que publica su Estado

Liste el material de orientación, por ejemplo, los boletines de aeronavegabilidad (AWB)

- ✓ XXXXXXXXXXXX
- ✓ XXXXXXXXXXXX

Ingrese la página web donde ha sido publicado el material de orientación

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) también desarrolla una serie de manuales de procedimientos, que brindan orientación al personal de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil), delegados y personas autorizadas relacionadas con, entre otras cosas, la preparación, evaluación y procesamiento de solicitudes de varios certificados, autorizaciones, aprobaciones, permisos y exenciones.

- ✓ XXXXXXXXXXXX
- ✓ XXXXXXXXXXXX

Ingrese la página web donde han sido publicados los manuales de procedimientos

Apéndice C

Roles y responsabilidades de seguridad operacional del Estado en el marco del SSP

(Ingrese el nombre del ministerio o ministerios a cargo de los organismos con funciones en la aviación, ya sean reglamentarias, de investigación de accidentes e incidentes o de provisión de servicios)

El Gobierno de (Ingrese el nombre del Estado), a través del Ministro (o ministros) de (ingrese el nombre del ministerio o ministerios a cargo de la aviación en el Estado), establece la dirección general de la política de la aviación. El Ministro es responsable ante el (Ingrese en nombre del órgano legislativo del Estado, por ejemplo, parlamento, congreso, etc.) de los asuntos de aviación civil, incluida la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

(Ingrese el nombre de la organización apoderada del SSP)

En varios Estados, la Administración de Aviación Civil es designada como la **organización apoderada del SSP**, no obstante algunos Estados han designado como organización apoderada del SSP a un organismo de mayor jerarquía que la Administración de Aviación Civil. De ser éste el caso, desarrolle un párrafo ingresando el nombre del organismo e indicando sus responsabilidades delegadas por el Estado en cuanto a la implantación, mantenimiento y coordinación del SSP y a continuación ingrese información sobre las responsabilidades de las partes que conforman el SSP, como son las Administraciones de Aviación Civil, las Autoridades de investigación de accidentes e incidentes de aviación y los proveedores de servicios de ser considerados por los Estados como parte del SSP.

En el evento que el Estado ha designado a la Administración de Aviación Civil como organización apoderada del SSP, desarrolle los siguientes párrafos:

(Ingrese el nombre de la organización apoderada del SSP) es la autoridad legal establecida en virtud de la Ley de Aviación Civil de (ingrese el año), es el punto de coordinación con la OACI, y es el/la responsable de la implantación, mantenimiento y coordinación del SSP de (Ingrese el nombre del Estado) y de monitorear el progreso e informar sobre el plan de implantación asociado.

(Ingrese el nombre de la organización apoderada del SSP) es responsable de la reglamentación de seguridad operacional de las operaciones aéreas civiles en territorio de (ingrese el nombre del Estado) y de las aeronaves de (ingrese el nombre del Estado) que operan fuera del territorio de (ingrese el nombre del Estado). (Ingrese el nombre de la organización apoderada del SSP) también es responsable de regular los aspectos de la administración del espacio aéreo de (ingrese el nombre del Estado).

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) es responsable de implementar las obligaciones de (Ingrese el nombre del Estado) en virtud de los Anexos al Convenio de Chicago.

(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) es responsable de la gestión de los sistemas de notificación obligatoria (reglamentaria) y voluntaria de (ingrese el nombre del Estado) respecto a las deficiencias de seguridad operacional tales como incidentes que no estén relacionados con la operación de la aeronave, fallas, incumplimientos y constataciones que se observen durante la vigilancia de la seguridad operacional.

Se puede encontrar más información sobre (Ingrese el nombre de la organización apoderada del SSP) en: (Ingrese la página web de la organización apoderada del SSP)

En caso que algún Estado tenga más de una organización reglamentaria, ingrese información de todas las organizaciones reglamentarias indicando sus responsabilidades delegadas por el Estado.

(Ingrese el nombre de la Autoridad de investigación de accidentes e incidentes de aviación)

(Ingrese el nombre de la Autoridad de investigación de accidentes e incidentes de aviación) es el organismo de investigación independiente de (ingrese el nombre del Estado) que opera según la (ingrese el nombre de la ley que establece al organismo AIG como organismo independiente de investigación de accidentes de aviación), y su único objetivo en la investigación de accidentes e incidentes es la prevención de futuros accidentes e incidentes y no la determinación de culpabilidad o responsabilidad.

(Ingrese el nombre de la Autoridad de investigación de accidentes e incidentes de aviación) es responsable de la investigación independiente de accidentes, incidentes graves y otros sucesos de seguridad operacional que involucren aeronaves civiles en (ingrese el nombre del Estado), y de participar en la investigación de accidentes y otros sucesos que involucren aeronaves de (ingrese el nombre del Estado) en el extranjero.

(Ingrese el nombre de la Autoridad de investigación de accidentes e incidentes de aviación) también es responsable de los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria de (ingrese el nombre del Estado) respecto a los accidentes, incidentes graves e incidentes relacionados con la operación de las aeronaves. Sus funciones de análisis e investigación se derivan de esta responsabilidad para la recopilación y gestión de los datos de seguridad operacional de la aviación.

(Ingrese el nombre de la Autoridad de investigación de accidentes e incidentes de aviación) es responsable de implementar las obligaciones de (Ingrese el nombre del Estado) según los Anexos 13 y 19 del Convenio de Chicago.

En el evento que el organismo AIG este dentro de la Administración de Aviación Civil, describa sus funciones y responsabilidades inherentes a su campo y que estén relacionadas con el SSP.

(Ingrese el nombre de las otras organizaciones que han sido designadas como parte del SSP y describa sus responsabilidades asignadas en el marco del SSP).

Apéndice D

Arreglos de cooperación

Describa los arreglos de cooperación existentes en su Estado tales como:

- ✓ Cooperación civil militar en búsqueda y rescate;
- ✓ Arreglos de cooperación internacional, etc.

Apéndice E

Gestión de los riesgos de seguridad operacional de (nombre del Estado)

Describa como su Estado gestionará los riesgos de seguridad operacional. A continuación como ejemplo se describe la gestión de los riesgos de seguridad operacional que realiza Australia.

De acuerdo con el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Gestión de la seguridad operacional) y Doc 9859 (Manual de gestión de la seguridad operacional), (Ingrese el nombre del Estado) se adhiere a los principios de gestión de riesgos AS/NZS ISO 31000: 2009 - Pautas para identificar, evaluar, controlar de manera efectiva y monitorear los riesgos de seguridad operacional de la aviación.

Como se describe en el Capítulo 2 - Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional, la gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación de (Ingrese el nombre del Estado) se lleva a cabo a través de un proceso multicapa que tiene la capacidad de identificar y gestionar riesgos en varios niveles de la industria de la aviación. El sistema está compuesto por los siguientes niveles de gestión de riesgos:

Gestión de riesgos en la reglamentación

Se debe demostrar que los reglamentos de seguridad de la aviación son necesarios. Los reglamentos se desarrollarán para que aborden los riesgos de seguridad operacional conocidos o probables que no puedan abordarse adecuadamente por medios no reglamentarios. Cada reglamento propuesto debe evaluarse con respecto a la contribución que hará a la seguridad operacional de la aviación. Los requisitos no deben imponer costos innecesarios o dificultar innecesariamente la participación en la aviación y su capacidad de crecimiento.

Gestión de los riesgos de los resultados de vigilancia

La vigilancia basada en el riesgo busca evaluar el sistema de gestión del titular de la autorización y su capacidad de identificar y mantener los riesgos operacionales a un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de la legislación aeronáutica de (Ingrese el nombre del Estado). La vigilancia basada en el riesgo es un proceso estructurado utilizado por (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) para priorizar las actividades de vigilancia basadas en los perfiles de riesgo de los titulares de las autorizaciones. Se centra en la efectividad de la gestión de los riesgos por parte del titular de la autorización y permite la vigilancia específica de las áreas de alto riesgo de los sistemas del titular de la autorización.

Perfiles de riesgo del sector

El perfil de riesgo del sector es un enfoque proactivo para identificar los riesgos que existen dentro del sector en un punto definido en el tiempo. Es un proceso basado en datos para identificar los riesgos actuales y emergentes. El resultado del proceso es una colección de riesgos que es el conjunto de riesgos conocidos y previstos que impactan en las operaciones del sector como consecuencia de factores dentro del entorno operativo, infraestructura / servicios y desviaciones asociadas con el crecimiento y el cambio en el sector. Los resultados de perfiles de riesgo complementan la vigilancia y la toma de decisiones de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) a través de procesos de identificación del riesgo proactivo y la gestión de los riesgos para garantizar que los riesgos del sector se mantengan dentro de límites aceptables.

Perfiles de riesgo de la industria

El proceso de creación de perfiles de riesgo de la industria se vincula con el SSP y con el sistema de gestión de la seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) al proporcionar una revisión de la industria de la aviación sobre el impacto de los riesgos en la misma.

El rol de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) en la reglamentación de la seguridad operacional requiere la identificación de los riesgos potenciales dentro de la industria. La recopilación de información relacionada con la seguridad operacional de múltiples sectores proporciona una comprensión de los riesgos a nivel de la industria y permite el desarrollo de una medición de referencia para el rendimiento de la seguridad operacional.

El proceso de creación de perfiles de riesgo a nivel industrial se basa en el conocimiento de la aviación, que incluye estudios estratégicos actualizados que reflejen cómo la industria y la economía están evolucionando y como los riesgos del sistema y del sector son identificados.

Los riesgos actuales y los riesgos emergentes identificados a nivel industrial se comparan y se priorizan según su relevancia e impacto en la seguridad operacional del sistema. El perfil de riesgo de la industria implica un análisis de alto nivel que adopta un enfoque estratégico del riesgo. La agregación de los riesgos permite el desarrollo de medidas de rendimiento en materia de seguridad operacional a nivel de la industria.

Perfiles de riesgo del sistema

El perfil de riesgo del sistema consiste en el riesgo de seguridad operacional sistémico que existe dentro de toda la comunidad aeronáutica. El perfil de riesgo del sistema proporciona un resumen de la gestión de los riesgos de alto nivel que categoriza los riesgos de seguridad operacional significativos del sistema de aviación y contribuye al Plan de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#) y a los indicadores de rendimiento de seguridad operacional del Estado.

Plan de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#)

El Plan de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#), es el resultado documentado de un proceso de análisis de riesgos de seguridad operacional agregado, llevado a cabo en los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#). El plan proporciona una imagen del riesgo del sistema de seguridad operacional de la aviación en [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) desde una perspectiva del Estado.

El propósito del Plan de seguridad operacional de [\(Ingrese el nombre del Estado\)](#) que se actualizará anualmente, es informar a las partes interesadas, que [\(Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil\)](#), además de las actividades normales de vigilancia reglamentaria, destinará recursos para la mejora de la seguridad operacional de los próximos años.

El objetivo del plan, de acuerdo con el objetivo del Plan de seguridad operacional de las Región SAM (SAMSP), es reducir los accidentes en todos los segmentos de la aviación a un nivel mínimo aceptable, mediante la promoción y mejora de la seguridad operacional de la aviación civil, poniendo especial énfasis en la prevención de accidentes e incidentes de aviación.

Apéndice F

Requisitos SMS para los proveedores de servicios

En la siguiente tabla ingrese información acerca de los requisitos SMS para los proveedores de servicios que requieren implantar un SMS

Proveedores de servicios	Reglamentos y página web
Centros de instrucción de aeronáutica civil (CIAC) que estén expuestos a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de las aeronaves al prestar sus servicios	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 141) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Explotadores de servicios aéreos de aviones autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento o reglamentos, p. ej., LAR 135 y 121) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Explotadores de servicios aéreos de helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 135) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Organizaciones de mantenimiento aprobadas (OMA) que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 145) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Organizaciones responsables del diseño de tipo o de fabricación de aeronaves, motores o hélices que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 21, LAR 33 y LAR 35) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS)	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 211) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)
Explotadores de aeródromos certificados	Información acerca del (ingrese el nombre del reglamento, p. ej., LAR 139 y 153) puede ser encontrada en: (ingrese la página web)

Notificación y análisis de datos

Ingrese las siglas de la Administración de Aviación Civil Datos estadísticos de aviación	Ingrese la página web
Ingrese las siglas de la Autoridad AIG Datos de sucesos de seguridad operacional	Ingrese la página web

Apéndice G

Política de cumplimiento

Esta política de cumplimiento se promulga de acuerdo con la autoridad legal establecida en (ingrese el nombre de sus reglamentos) del (ingrese el nombre del Estado).

1. OBJETIVO

1.1 La política de cumplimiento de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) está orientada a promover el cumplimiento de los reglamentos y requisitos de seguridad operacional de la aviación mediante funciones de cumplimiento en forma equitativa.

1.2 La implementación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) requiere que (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) tenga un enfoque de cumplimiento justo y discrecional para respaldar el marco de trabajo de SSP-SMS.

1.3 Las políticas y los procedimientos de cumplimiento de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) permiten que los proveedores de servicios aborden y solucionen ciertos eventos que implican desviaciones de seguridad operacional, de forma interna, dentro del contexto del SMS del proveedor de servicios y a satisfacción de la autoridad. Las contravenciones intencionales de (Ingrese el nombre de la ley de aviación civil del Estado) y de (Ingrese el nombre de los reglamentos de aviación civil del Estado) se investigarán y estarán sujetas a la medida de cumplimiento convencional, donde corresponda. Debe haber disposiciones claras de una debida consideración en el marco de trabajo de cumplimiento para distinguir entre infracciones premeditadas y errores o desviaciones accidentales.

1.4 La declaración de la política de cumplimiento y los procedimientos de cumplimiento asociados se aplican a los proveedores de servicios que operan de acuerdo con el (ingrese el nombre de los reglamentos del Estados que dimanan del Anexo 1 — *Licencias al personal*; el Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* y Parte III — *Operaciones internacionales, — Helicópteros*; el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*; el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y el Anexo 14 — *Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos* de la OACI).

2. POLÍTICA

2.1 (Todos los proveedores de servicios correspondientes) establecen, mantienen y respetan un SMS que es proporcional a la envergadura, naturaleza y complejidad de las operaciones autorizadas para realizarse según su aprobación/certificación.

2.2 Para mantener esta política de cumplimiento que respalde la implementación del SMS, los inspectores de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) mantendrán un canal de comunicación abierto con los proveedores de servicios.

2.3 No se utilizará información derivada de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (establecidos según un SMS), en relación con los informes clasificados como confidenciales, voluntarios o categoría equivalente, como la base para la medida de cumplimiento.

2.4 Cuando un proveedor de servicios que funciona según un SMS contraviene accidentalmente (Ingrese el nombre de los reglamentos de aviación civil o la ley de aviación civil), se deben usar procedimientos de revisión específicos. Estos procedimientos permiten que el inspector de (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) responsable de la vigilancia del proveedor de servicios tenga la oportunidad de entrar en conversaciones con la organización aprobada por SMS. El objetivo de este diálogo es llegar a un acuerdo sobre las medidas correctivas propuestas y un plan de acción que aborde correctamente las deficiencias que produjeron la contravención, y para asignarle al proveedor de servicios un tiempo razonable para implementarlos. Este enfoque apunta a nutrir y mantener una notificación eficaz de la seguridad operacional, mediante la cual los empleados de los proveedores de servicios puedan notificar deficiencias de seguridad operacional y peligros sin miedo a recibir medidas punitivas. Por lo tanto, un proveedor de servicios, sin encontrar culpables y sin miedo a medidas punitivas, podrá analizar el evento y los factores institucionales o humanos que puedan haberlo generado, para incorporar medidas correctivas que ayudarán de mejor forma a evitar que suceda de nuevo.

2.5 (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil), mediante el inspector responsable de la vigilancia del proveedor de servicios, evaluará las medidas correctivas propuestas por el proveedor de servicios o los sistemas actualmente implementados para abordar el evento subyacente a la contravención. Si las medidas correctivas propuestas (incluida cualquier medida disciplinaria interna) se consideran satisfactorias y es probable que eviten la recurrencia y promuevan un cumplimiento futuro, la revisión de la infracción debe concluirse sin ninguna medida de cumplimiento punitivo por parte del regulador. En los casos donde las medidas correctivas o los sistemas implementados se consideran inadecuados, (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) seguirá interactuando con el proveedor de servicios para encontrar una solución satisfactoria que pudiera evitar una medida de cumplimiento punitivo. Sin embargo, en los casos donde el proveedor de servicios se niega a abordar el evento y proporcionar medidas correctivas eficaces, (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) considerará tomar medidas de cumplimiento u otras medidas administrativas consideradas adecuadas.

2.6 Las violaciones a los reglamentos de aviación pueden ocurrir por muchas razones distintas, desde una genuina confusión de los reglamentos hasta una despreocupación de la seguridad operacional de la aviación. (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) cuenta con una gama de procedimientos de cumplimiento para abordar eficazmente las obligaciones de la seguridad operacional según la (Ley estatal correspondiente), teniendo en cuenta diferentes circunstancias. Estos procedimientos pueden producir varias medidas, como:

- a) asesoría;
- b) capacitación correctiva; o
- c) modificación, suspensión o cancelación de las autorizaciones.

2.7 Las decisiones de cumplimiento no deben verse influenciadas por:

- a) conflictos personales;
- b) ganancias personales;
- c) consideraciones como género, raza, religión, visiones o afiliaciones políticas; o

- d) poderío personal, político o financiero de aquellos implicados.

3. PROPORCIONALIDAD DE LAS RESPUESTAS

Las decisiones de cumplimiento deben ser proporcionales a las brechas identificadas y los riesgos de seguridad operacional a los que subyacen, según tres principios:

- a) (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) tomará medidas contra aquellos que operan constante y deliberadamente fuera de los reglamentos de aviación civil;
- b) (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) buscará educar y promover la capacitación o supervisión de aquellos que muestren un compromiso para resolver las deficiencias de seguridad operacional; y
- c) (Ingrese el nombre de la Administración de Aviación Civil) dará una debida y justa consideración para distinguir las infracciones premeditadas de los errores o las desviaciones accidentales.

4. JUSTICIA NATURAL Y RESPONSABILIDAD

Las decisiones de cumplimiento deben:

- a) ser justas y seguir un debido proceso;
- b) ser transparentes para aquellos implicados;
- c) considerar las circunstancias del caso y las medidas/actitudes del proveedor de servicios o la persona cuando se considera una medida;
- d) ser medidas/decisiones constantes para circunstancias parecidas o iguales; y
- e) estar sujetas a una revisión interna y externa adecuada.

5. EXCEPCIONES

5.1 Esta política no se aplica si existe evidencia de un esfuerzo deliberado para ocultar el no cumplimiento.

5.2 Esta política no corresponde si el proveedor de servicios no puede mantener un SMS aceptable o su rendimiento en materia de seguridad operacional acordado.

5.3 Esta política no corresponde si la autoridad considera al proveedor de servicios como un infractor recurrente.

5.4 En las circunstancias anteriores, la autoridad puede abordar dicho no cumplimiento o infracción de acuerdo con los procedimientos de cumplimiento establecidos, según se determine correcto.

(Firmado) _____

Ejecutivo responsable del SSP

Apéndice H - Glosario

Ingrese el glosario del documento