



OACI | UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS



TALLER IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN EL ATS

MEJORES PRÁCTICAS EN LA IMPLEMENTACIÓN
DEL SMS EN LOS ATS

OFICINA REGIONAL
SUDAMERICANA



Introducción

Se incluyen en esta presentación, mejores prácticas en la implementación del sistema de gestión de la seguridad (SMS) como parte de las lecciones aprendidas en la implementación de los SMS en la región SAM.

Se invita a los Estados que han avanzado en la implementación que compartan sus lecciones para apoyar la implantación de los SMS en el resto de los Estados de la región.



Contenido

- a) Guías y requisitos para la implementación del SMS en los ATS
- b) Implementación del SMS en un ATSP incluido en la estructura de la Autoridad de Aviación Civil
- c) Identificación del perfil del ejecutivo responsable
- d) Identificación del perfil del encargado del SMS dentro del ATSP
- e) Planes de contingencia/Planes de emergencia



Requisitos y Guías

Los requisitos del Anexo 19, y las guías de implementación del Doc. 9859 están orientados a una diversidad de organizaciones incluyendo:

- a) Explotadores de aeronaves
- b) Talleres de mantenimiento
- c) Centros de Instrucción
- d) Operadores aeroportuarios
- e) Proveedores de servicios de tránsito aéreo

Es necesario una interpretación de ciertos requisitos y guía dependiendo de la organización en se trate la implementación.



Requisitos y Guías

El Doc. 9859 señala que el ATSP debe realizar un análisis de sus actividades a efectos de determinar el adecuado nivel de recursos para gestionar el SMS.

Esto debería comprender:

- a) Determinación de la estructura de organización necesaria para gestionar el SMS, incluyendo consideraciones sobre quién será responsable de gestionar y mantener el SMS;
- b) los comités de seguridad operacional que sean necesarios en caso de haberlos;
- c) necesidad de contar con especialistas específicos en seguridad operacional.





Estructura de la Organización

En lo que se relacionó a la estructura de la organización, dentro de la región identificamos dos tipos diferentes de proveedores de servicios de tránsito aéreo analizados desde una perspectiva de estructura orgánica:

- a) Proveedor ATS con Separación Funcional de la Autoridad de Aviación Civil
- b) Proveedor ATS con Separación Orgánica





Estructura de la Organización

En proveedores ATS con Separación Funcional de la Autoridad de Aviación Civil, se presentan situaciones que es necesario abordar con una visión diferente que cuando se trata de un proveedor ATS que tiene una Separación Orgánica. Entre estas situaciones identificamos las siguientes:

- a) Identificación del Ejecutivo responsable
- b) Identificación del Coordinador o gerente de seguridad operacional
- c) Acceso de los recursos
- d) Sistema de notificación
- e) Planes de contingencia



Designación Ejecutivo responsable

El Doc. 9859 señala que el ejecutivo responsable debería tener autoridad para tomar decisiones en nombre de la organización, controlar los recursos, tanto financieros como humanos, ser responsable de asegurar que se adoptan medidas apropiadas para enfrentar problemas y riesgos de seguridad operacional y también ser responsable de responder ante accidentes e incidentes.

Es importante que la persona seleccionada esté situada al más alto nivel de la organización, asegurando así que se adoptan las decisiones estratégicas correctas en materia de seguridad operacional.



Designación Ejecutivo responsable

En proveedores con una Separación Funcional de la Autoridad de Aviación Civil, la identificación y designación del ejecutivo podría responder a uno de los siguientes escenarios:

- a) Director de la Autoridad como Ejecutivo responsable del SMS
- b) Subdirector de la Autoridad como ejecutivo responsable.
- c) Gerente o Director de navegación aérea como ejecutivo responsable.

Cada uno de los escenarios presentan ventajas y desventajas, por lo que es necesario realizar un análisis completo de la organización, incluyendo la perspectiva de la autoridad o unidad reguladora, para la identificación del mejor escenario.



Ejecutivo Responsable-Director AAC

- Ventajas

- a) Nivel jerárquico mas alto dentro de la organización.
- b) Disponibilidad de recursos.
- c) Rendidor final de cuentas sobre seguridad operacional.
- d) Facilidad para la toma de decisiones.

- Desventajas

- a) Poca disponibilidad de tiempo para atender situaciones relacionadas con el sistema.
- b) Posible conflicto de interés para la realización de la vigilancia por parte de la unidad reguladora.
- c) Posible responsable del SSP.



Ejecutivo Responsable-Sub-Director AAC

- Ventajas

- a) Adecuado nivel jerárquico en la organización.
- b) Mejor disponibilidad de tiempo para abordar asuntos de interés.
- c) Adecuado nivel técnico.
- d) Facilidad para la toma de decisiones.

- Desventajas

- a) La responsabilidad de los servicios no esta dentro de sus funciones.
- b) Limitada gestión de los recursos.
- c) Limitada autoridad dentro de la organización.



Ejecutivo Responsable-Director ANS

- Ventajas

- a) Disponibilidad de tiempo para abordar asuntos de interés.
- b) Conocedor del sistema ATS.
- c) Tiene un nivel técnico que facilita la comprensión del sistema.

- Desventajas

- a) Limitada gestión de los recursos
- b) Limitada capacidad para la toma de decisiones fuera de su alcance.



Acceso de los Recursos

El ejecutivo responsable debería tener autoridad para tomar decisiones en nombre de la organización, controlar los recursos, tanto financieros como humanos, ser responsable de asegurar que se adoptan medidas apropiadas para enfrentar problemas y riesgos de seguridad operacional y también ser responsable de responder ante accidentes e incidentes.

Es importante considerar que en cualquier organización existirá fronteras o límites para la gestión de los recursos (humanos y financieros), por lo que en la identificación del ejecutivo responsable se debe tomar en consideración este aspecto. **No se pretende acceso ilimitado de recursos por parte del ejecutivo responsable.**



¿Cuál es el Perfil Ideal del Ejecutivo Responsable?

Trabajo en equipos

10 min



Responsable del SMS

Según el Doc. 9859, es el responsable del SMS, rendirá cuentas ante el ejecutivo responsable del rendimiento del SMS y de la prestación de los servicios de seguridad operacional a los demás departamentos de la organización.

El responsable del SMS asesora al ejecutivo responsable y a los gerentes de línea respecto de asuntos de gestión de la seguridad operacional, y es responsable de coordinar y comunicar los problemas de seguridad operacional dentro de la organización así como con los miembros externos de la comunidad aeronáutica.



Responsable del SMS

Dependiendo del tamaño de la organización, y donde no exista la figura de responsable de la seguridad operacional en el proveedor, la figura de responsable del SMS podría recaer en la figura del Director de los servicios navegación aérea o jefe de los servicios de tránsito aéreo.

Esta designación debería ser analizada respecto a la carga de trabajo y las responsabilidades inherentes al cargo.



¿Cuál es el Perfil Ideal del Responsable del SMS?

Trabajo en equipos

10 min



Sistema de Notificación

Sistemas de Notificación Obligatoria: Los sistemas de notificación elaborados por los Estados y proveedores de servicios deberían ser lo más sencillos posibles en cuanto al acceso, generación y presentación de notificaciones obligatorias.

Los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional deberían dirigirse a la captación de toda la información valiosa sobre un suceso, incluyendo lo que sucedió, dónde, cuándo y cuál es el destinatario de la notificación.



Sistema de Notificación

Sistemas de Notificación Voluntaria: Deberían establecerse sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional para recopilar datos e información sobre seguridad operacional no captados por el sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional.

Estas notificaciones van más allá de la notificación típica de incidentes. Los informes voluntarios tienden a destacar condiciones latentes, como procedimientos o reglamentos de seguridad inapropiados, errores humanos, etc. La notificación voluntaria constituye una forma de identificar peligros.



Sistema de Notificación

Sistemas de Notificación Voluntaria: Los sistemas de notificación elaborados por los Estados y proveedores de servicios deberían ser lo más sencillos posibles en cuanto al acceso, generación y presentación de notificaciones obligatorias.

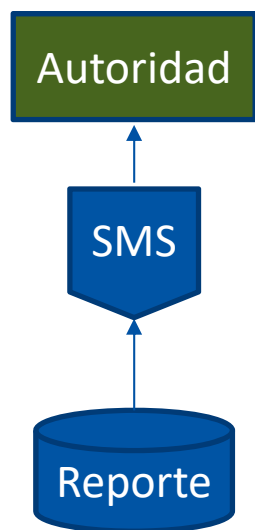
Los sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional deberían dirigirse a la captación de toda la información valiosa sobre un suceso, incluyendo lo que sucedió, dónde y cuándo y cuál es el destinatario de la notificación.



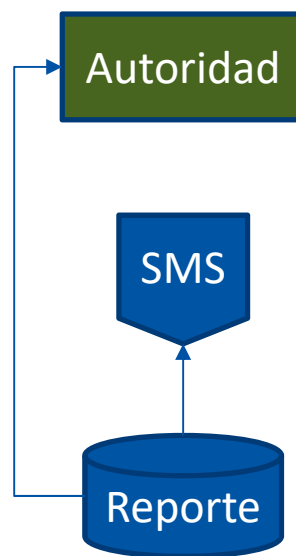
Sistema de Notificación

Sistemas de Notificación Obligatoria

Esquema I



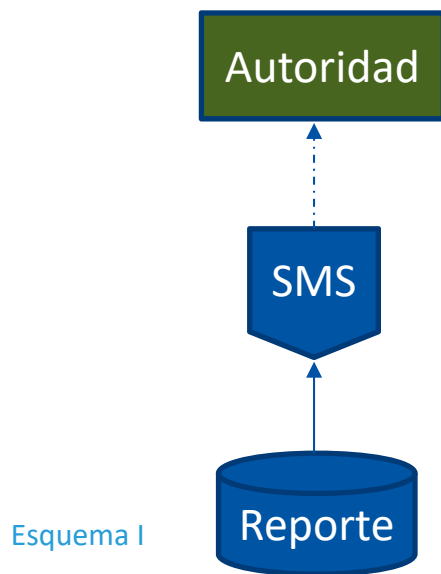
Esquema II





Sistema de Notificación

Sistemas de Notificación Voluntaria





Planes de Respuesta a Emergencias- ERP

- Un plan de respuestas ante emergencias (ERP) es un componente integral del proceso SRM de proveedor de servicio para enfrentar emergencias, crisis o sucesos relacionados con la aviación.
- Cuando existe la posibilidad de que las operaciones o actividades aeronáuticas de un proveedor de servicios se vean comprometidas por emergencias como casos de salud pública o pandemias, estos escenarios también deberían abordarse en el ERP según corresponda.



Planes de Respuesta a Emergencias- ERP

- La coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias se aplica solamente a aquellos proveedores de servicios que deben establecer y mantener un ERP.
- El Anexo 19 no exige la creación o elaboración de un ERP; la planificación de respuestas ante emergencias se aplica solamente a proveedores de servicios específicos según se establece en los Anexos pertinentes de la OACI.
- Pueden utilizarse términos diferentes para las disposiciones relativas al tratamiento de situaciones de emergencia.
- Esta coordinación debería ejercerse como parte del ensayo periódico del ERP.



¿Identifique Oportunidades de mejora para los Planes de Contingencia en el ATSP

Trabajo en equipos

10 min



OACI UNIENDO A LA AVIACIÓN

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

