

Experiencia de BOLIVIA en Gestión de la Seguridad Operacional

Reunión sobre los Avances en la Implantación del Programa de Seguridad Operacional de Estado (SSP) y el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y su Aplicación en los Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST) para la Región SAM

Lima – Perú, del 11 al 15 de marzo de 2013

Contenido.-

1. Antecedentes
2. Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)
3. Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)
4. Seguridad Operacional de Pista y Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RS y RST)

Antecedentes.-

- Bolivia, como Estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional, tiene el compromiso de establecer un SSP, para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil, con arreglo a las SARPS que figuran en:
 - Anexo 1 – Licencias al personal
 - Anexo 6 – Operación de aeronaves
 - Anexo 8 – Aeronavegabilidad
 - Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo
 - Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación y
 - Anexo 14 – Aeródromos

SSP

- Según Anexo 14 - 1.5.1:

Los Estados establecerán un programa estatal de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación civil.

- Asimismo, se dispone que el nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por el Estado.

SSP

- Adjunto C: Marco para el SSP (4 componentes, 11 elementos)

- 1. Política y objetivos de seguridad operacional de los Estados;*
- 2. Gestión de riesgos de seguridad operacional por los Estados;*
- 3. Garantía de la seguridad operacional por los Estados; y*
- 4. Promoción de la seguridad operacional por los Estados.*

SSP - Política y objetivos de seguridad operacional del Estado Plurinacional de Bolivia



Marco legislativo estatal de la seguridad operacional;

Responsabilidades y rendición de cuentas del Estado respecto de la seguridad operacional;



Investigación de accidentes e incidentes; y

Política de cumplimiento.



SSP - Gestión de riesgos de seguridad operacional por el Estado Plurinacional de Bolivia

Requisitos de seguridad operacional para los SMS de los proveedores de servicios



Acuerdo sobre la actuación de los proveedores de servicios en cuanto a seguridad operacional



SSP - Garantía de la seguridad operacional por el Estado Plurinacional de Bolivia

*Vigilancia de la
seguridad operacional*

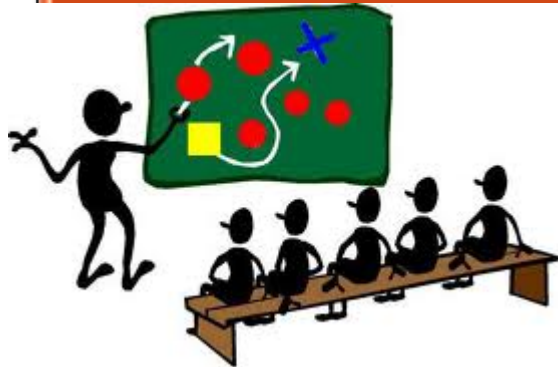
*Recopilación, análisis e
intercambio de datos
sobre seguridad
operacional*

*Fijación de objetivos en función
de los datos de seguridad
operacional para la vigilancia de
los elementos más preocupantes o
que requieren mayor atención*



SSP - Promoción de la seguridad operacional por el Estado Plurinacional de Bolivia

Instrucción, comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional



Instrucción, comunicación y divulgación externas de la información sobre seguridad operacional



RESUMEN

Experiencia SSP en Bolivia

2008 → capacitación
(AAC e industria)

Estructura preliminar
SSP (Doc. 9859)

Declaración de
política estatal de
seguridad operacional

Tareas pendientes

Revisar política

Designación de
responsable(s)

Desarrollar cronograma

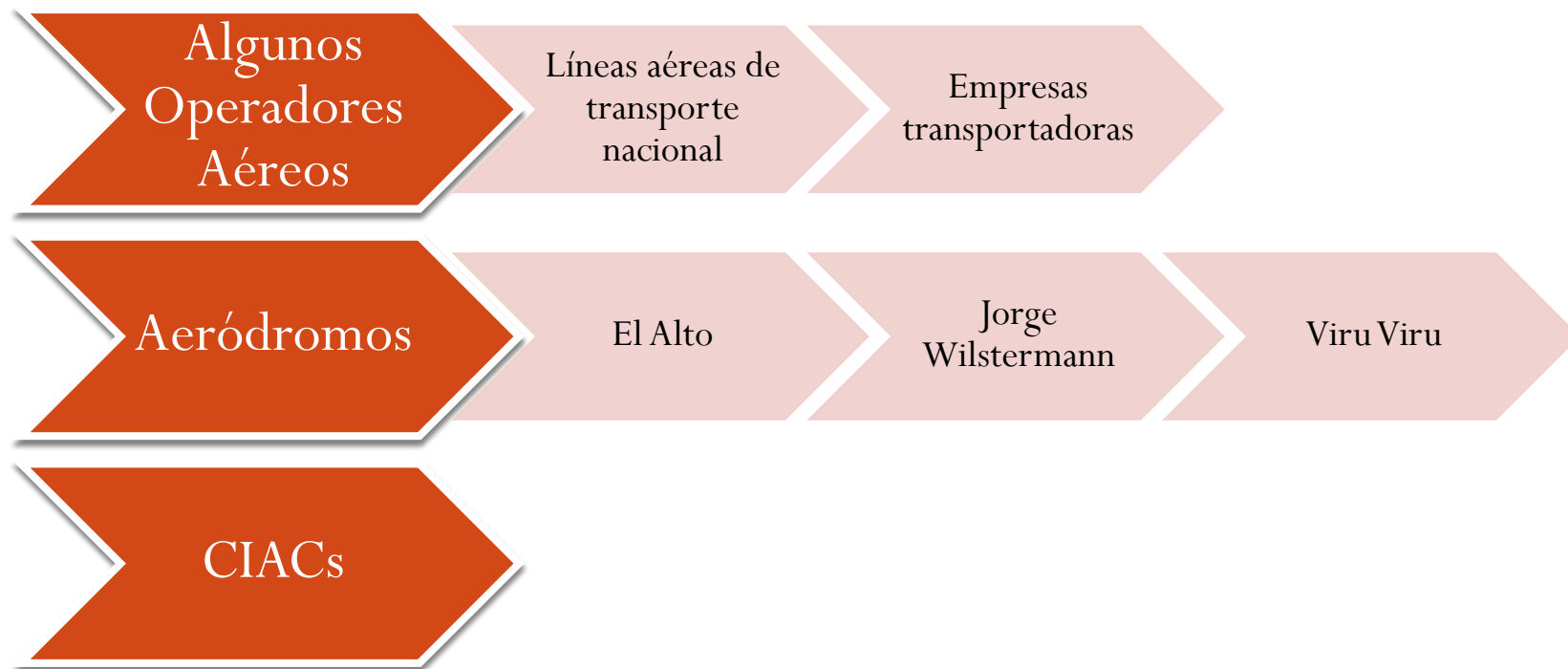
SMS.-

- Según Anexo 14 - 1.5.3:

Los Estados exigirán, como parte de su programa estatal de seguridad operacional, que un aeródromo certificado implante un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el Estado que, como mínimo:

- a) identifique los peligros de seguridad operacional;*
- b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener la performance de seguridad operacional acordada;*
- c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica de la performance de seguridad operacional; y*
- d) tenga como meta mejorar continuamente la performance global del sistema de gestión de la seguridad operacional.*

SMS



ENFOQUE EN FASES DE LA IMPLANTACIÓN DEL SMS

- **FASE I – PLANIFICACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DEL SMS**
- **FASE II – PROCESOS REACTIVOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**
- **FASE III – PROCESOS PROACTIVOS Y PREDICTIVOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**
- **FASE IV – GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

RST's.-

Resolución A37-6

Programas de seguridad operacional en la pista con enfoque multidisciplinario

Sucesos relacionados con Seguridad Operacional de Pista (RS), procesamiento en el marco del SSP

Gestión interorganizacional de la seguridad operacional, a través de la creación de equipos locales de seguridad operacional de pista (RST)

RST's.-

Circular Instructiva N° DGAC/124/12 y Circular de Asesoramiento N° DGAC/134/12

AIG debe mantener base de datos con información estadística de accidentes o incidentes ocurridos en Bolivia, relacionados con: Excursiones/IncurSIONes de Pista, Otros sucesos relacionados con la Seguridad Operacional en la Pista

Conformación de RST, priorizando en la primera fase, los Aeropuertos Internacionales y aquellos con mayor ocurrencia de incurSIONes, excursiones y eventos relacionados

RST's.-

RST compuesto por representantes de, al menos, los tres principales grupos de actores en el área de maniobras de un aeródromo:

- El Operador de Aeródromo
- El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo
- Operadores Aéreos
- AAC
- Otros Stakeholders

RST .-

- **PRINCIPIOS GENERALES DE LOS RST**
 - Cultura del Reporte.
 - El Intercambio de las Lecciones Aprendidas y de las Mejores Prácticas
 - Difusión de las Recomendaciones de Seguridad Operacional
- **ROL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL EN UN RST**
 - Asesorar al RST en materia de normas y métodos recomendados;
 - Asegurar que la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y disposiciones afines, permitan trabajar para la mejora de la seguridad operacional en pista;
 - Asegurar que el RST sea representativo de los actores de cada aeródromo;
 - Promover el establecimiento de un marco legal adecuado para la protección de la información de seguridad operacional;
 - Compartir la información que promueva el objetivo de los RST

ROL Y OBJETIVO DEL RST

- El rol de un RST en un aeródromo es el de asesorar a la organización correspondiente (Operador de Aeródromo, Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, Líneas Aéreas u otros operadores aéreos), en los asuntos relacionados a la Seguridad Operacional de la Pista, recomendando medidas para corregir el problema o mitigar el riesgo.
- Objetivos:
 - Mejorar los resultados del aeródromo en cuanto a Seguridad Operacional de la Pista;
 - Promover un acercamiento colaborativo entre los involucrados en la Seguridad Operacional de la Pista, mediante el intercambio de información y el desarrollo de mejores prácticas para la gestión de riesgos;
 - Optimizar el enfoque integral a la gestión del riesgo, previniendo consecuencias no deseadas.

RST.-



MAIN MENU

Report

- ▶ Reducing the Risk of Runway Excursions: Report to the Runway Safety Initiative
- ▶ Appendices



ICAO RUNWAY SAFETY TOOLKIT

Reducing the Risk of RUNWAY EXCURSIONS

REPORT OF THE RUNWAY SAFETY INITIATIVE

This information is not intended to supersede operators' or maintenance organizations' policies, procedures or requirements, and is not intended to supersede government regulations.



ACI Airside Safety Handbook extract

(4th Edition, 2010)



European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions

Edition 2.0



Gracias por su atención