



“ Reunión de Avances en la Implantación del SSP-SMS”

“Experiencia de Chile en la gestión de la
Seguridad Operacional SSP-SMS y los
Equipos de seguridad operacional de
pista (RST)”

Lima, 12 de marzo de 2013

AGENDA

✈ I.- OBJETIVOS & POLITICA

✈ II.- GESTIÓN DEL RIESGO

✈ III.-GARANTÍA DE LA SEGURIDAD

A.-REACTIVO

B.-PROACTIVO

C.-PREDICTIVO

✈ VI.-PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD

✈ V.- CONCLUSIONES



Objetivo

Informar de las experiencias y avances ejecutados en la implantación del SSP – SMS y su aplicación en los equipos de trabajo de seguridad operacional (RST) en los aeródromos del Sistema Aeronáutico Nacional.



ANTECEDENTES

- ✈ Desde el 2006: OACI publicó **Safety Management Manual (SMM, Doc. 9859)** concepto de seguridad operacional.
- ✈ Mayo 2007, La DGAC formo un **grupo multidisciplinario** para aplicar el SMS .
- ✈ **Noviembre 2009:** OACI definió el plazo para aplicar el SSP para los estados Noviembre 2010.
- ✈ **Junio 2010:** la DGAC de Chile publicó el documento SSP , como **Programa Nacional Seguridad Operacional (PNSO)**.
- ✈ **Octubre 2010,** se promulgó una **Directiva de implementación del SMS-SSP.**
- ✈ **Septiembre 2012,** el Aeródromo AMB, oficializó el manual SMS.



I. OBJETIVOS & POLITICA

MARGO LEGAL



Investigación de accidentes e incidentes de aviación



MARCO LEGAL

SMS - P

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PMS

EJEMPLAR N° _____
Octubre 2010

DIRECTIVA SSP

"DIRECTIVA DE IMPLEMENTACIÓN"
PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE CHILE
(PNSO / SSP)


ORGANIZACIONES COMPRENDIDAS:

1. DEPARTAMENTO "PLANIFICACIÓN"
2. DEPARTAMENTO "ACCIDENTOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS"
3. DEPARTAMENTO "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES"
4. DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"
5. DEPARTAMENTO "SECRETARÍA GENERAL"
6. DIRECCIÓN METEOROLÓGICA DE CHILE
7. DEPARTAMENTO "AUDITORÍA INTERNA"
8. DEPARTAMENTO "LOGÍSTICA"
9. DEPARTAMENTO "COMERCIAL"
10. DEPARTAMENTO "FINANZAS"
11. DEPARTAMENTO "RECURSOS HUMANOS"
12. DEPARTAMENTO "JURÍDICO"
13. DEPARTAMENTO "TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES"

I. ANTECEDENTES

- A.- Ley N° 18.916 "Código Aeronáutico".
- B.- Ley DGAC N° 18.752 "Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil".
- C.- Ley N° 18.880 "Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de las Organizaciones de la Administración del Estado".
- D.- Ley N° 18.254 "Estatuto Administrativo".
- E.- Reglamento "Licencias al Personal Aeronáutico", DAR 01.
- F.- Reglamento "Operación de Aviones", DAR 02.
- G.- Reglamento "Aeronavegabilidad", DAR 03.
- H.- Reglamento "Servicios de Tránsito Aéreo", DAR 11.


NORMAS SMS



Política

Sistema Integrado de Gestión Aeronáutica

En la DGAC estamos comprometidos con el funcionamiento y desarrollo seguro, eficiente y sustentable del Sistema Aeronáutico Nacional, respaldado en estándares internacionales y en el

	MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ	Código: 1/50-01/5 Edición: 2.0 Vigencia: 05. SEP. 2012 Página: 15 de 11
---	--	--

MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

ELABORADO POR: Encargado SMS	REVISADO POR: Responsable SMS Local	APROBADO POR: DASA
Fecha: 05.SEP.2012	Fecha: 05.SEP.2012	Fecha: 05.SEP.2012
FIRMA	FIRMA	FIRMA

Director General de Aeronáutica Civil
 Versión: 1.0 / 05 Julio 2011

ESTRUCTURA SSP – SMS DGAC



Ref: ICAO –Plinio SMS 2007

EQUIPOS DE TRABAJO (RST)

(COMITÉ SEGURIDAD OPERACIONAL)

**AERÓDROMO
AMB**

ATS

CFAL
ALAR
OPS
ATS
COLFAS

**ENCUESTAS
OIRS**

**FF HH
TEM**

ERP




NOSS / FDM

SARSEV/ SRS

**INV. DE
INCIDENTES**

DGAC

	MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ	Código: 100-010 Versión: 1.0 Fecha: 05 SEP 2012 Página: 2 de 33
MANUAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ		
ELABORADO POR: Encargado SMS	REVISADO POR: Responsable SMS LSCB	APROBADO POR: CASA
FECHA: 05 SEP 2012	FECHA: 05 SEP 2012	FECHA: 05 SEP 2012
FIRMA:	FIRMA:	FIRMA:

fotografía : Alejandro Ruíz

II. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD



MANEJO DEL RIESGO OPERACIONAL (MAROP)

- IDENTIFICACIÓN PELIGROS (REPORTES)
- EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS (MX, %)
- ELECCIÓN DE ALTERNATIVAS (SISTEMATICO)
- IMPLEMENTACIÓN DE ALTERNATIVAS (HACER)
- DIRECCIÓN (CONTROL)

Severidad del riesgo	Probabilidad del riesgo				
	1 Improbable	2 Remoto	3 Ocasional	4 Probable	5 Frecuente
A Catastrófica	1A Ponerse	2A Aceptarlo	3A Aceptarlo	4A Aceptarlo	5A Aceptarlo
B Grave	1B Ponerse	2B Revisar	3B Aceptarlo	4B Aceptarlo	5B Aceptarlo
C Moderada	1C Aceptarlo	2C Revisar	3C Revisar	4C Revisar	5C Revisar
D Insignificante	1D Aceptarlo	2D Aceptarlo	3D Aceptarlo	4D Aceptarlo	5D Revisar

ERROR LATENTE

GESTIÓN DE RIESGOS AGA

Probabilidad del riesgo	SEVERIDAD DEL RIESGO				
	Nivel de Impacto				
	Catastrófico 5	Mayores 4	Moderadas 3	Menores 2	Insignificantes 1
Casi Certeza 5	25	20	15	10	5
Ocasional 4	20	16	12	8	4
Remoto 3	15	12	9	6	3
Improbable 2	10	8	6	4	2
Extremadamente Improbable 1	5	4	3	2	1

EXTREMO	ALTO
MODERADO	BAJO

$$R = f (P \times S)$$

Probabilidad del evento		
Definición cualitativa	Significado	Valor
Frecuente	Probable que ocurra muchas veces (se ocurre frecuentemente)	5
Ocasional	Probable que ocurra algunas veces (se ocurre infrecuentemente)	4
Remoto	Improbable, pero es posible que ocurra (ocurre raramente)	3
Improbable	Muy improbable que ocurra (no se conoce que haya ocurrido)	2
Extremadamente improbable	Casi inconcebible que el evento ocurra	1

Severidad del riesgo		
Gravedad	Ejemplificado	Valor
Catastrófico	- Destrucción del Estado - Muertes múltiples	5
Mayores	- Reduccion importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operarios no pueden desempeñar sus tareas de forma precisa y concisa. - Lesiones Graves. - Daños mayores al equip.	4
Moderadas	- Reduccion importante de los márgenes de seguridad, reduccion en la habilidad del operador operando en condiciones operacionales pero como resultado del suceso de la vida de trabajo, o como resultado de condiciones operacionales de emergencia. - Lesiones Graves. - Daños a las personas.	3
Menores	- Lesiones operacionales. - Daños operacionales de emergencia. - Lesiones Menores.	2
Insignificantes	- Consecuencias Leves.	1

4x4

MATRIZ DE RIESGOS PARA AGA

PROCESO	SUBPROCESO	ETAPA	OBJETIVO	INFORMACION RIESGO CRITICO						CONTROLES CLAVES					EXPOSICION AL RIESGO		
				PROBABILIDAD		IMPACTO		SEVERIDAD		CONTROL	DISEÑO			EFECTIVIDAD DEL CONTROL		CLASIF.	VALOR
				CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR	CLASIF.	VALOR		ED	9	A	CLASIF.	VALOR		
SERVICIOS DE AERODROMOS	SEGURIDAD	AEI		MODERADO	3	MAYORES	4	EXTREMO	12	EL JEFE DE DEBERA AS PERSONA INSPECC PERSONA MAN ADEM E DOCI SANTIAGO.				OPTIMO	5	MEJOR	2,4
SERVICIOS DE AERODROMOS	SERVICIOS OPERACIONALES DE AERODROMO				4	MAYORES	4	EXTREMO	16	SMS del Aeropuerto El Tepual para su aprobación por parte de la DASA, informo a Ud. que se aprueba el Manual remitido, debiendo esa Jefatura emitir la resolución que lo pone en vigencia e incorpora al Manual de Operaciones de ese Aeropuerto.				OPTIMO	5	MEDIA	3,2
SERVICIOS DE AERODROMOS	SERVICIOS OPERACIONALES DE AERODROMO				4	CATASTROFICO	5	EXTREMO	20	DISTRIBUCION 1. DASA AEROPUERTO EL TEPUAL, JEFATURA 2. DASA SRO ZONA AEROPORTUARIA CENTRAL (I) 3. DEPARTAMENTO PLANIFICACION (I) 4. DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACION (I) 5. DASA, SUBDEPTO. SERVICIOS DE AERODROMOS (A) HRR:psr:mtb				OPTIMO	5	MAYOR	4
SERVICIOS DE AERODROMOS	SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS				2	MAYORES	4	ALTO	8	EL JEFE DEL AEROPUERTO VERIFICA QUE EL PUESTO DE MANDO MÓVIL CUENTE CON UN VEHICULO PARA ACTUAR ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA	PE	PV	MA	OPTIMO	5	MEJOR	1,6

III. GARANTÍA DE LA SEGURIDAD



SSP PROCESO - **REACTIVO**



Método Reactivo

Investigación ACC (DAR13)

Accidente 1001

Fecha: 17 marzo 2010
Lugar del suceso: Aeropuerto Arturo Merino Benítez

Marca y modelo de la aeronave: Cessna 310C
Número de motor: 70000 y modelo: 011 Continental IO-320A

Locales	Tipificación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves			
Heridas			

Horario Local: 18:45
Región: Metropolitana
Año de fabricación: 1979
Tipo de aeronave: BI
Doble o triplaza: BI
Paisaje al momento (tipo asociado):
Asesor: 60 años
Ejecutor: 60 años

Tipos de Operación:
Tipo de la Operación:

Capacidad de Vuelo del Tipo de Avión:
Horas de vuelo en el tipo: 6327
Total horas de vuelo: 34834

RESUMEN DEL VUELO

- La aeronave despegó a las 18:30 HRS desde el Aeródromo (Tobolaba), con plan de vuelo al Aeródromo Sanjo representado al Aeródromo de salida espontáneamente.
- Una vez sobre el sector de Tobolaba, fue notificado durante la aproximación, el piloto se percibió de que estaba espasado.
- Pasó a la aeronave sin volar, al piloto se le avisó que se acercaba a bajar el nivel con el cuerpo, para proceder a bajar el nivel con el asistente.
- Debido a que el piloto no se encontraba con el procedimiento de horas de vuelo para el vuelo, sin logro.
- Después de varias tentativas para el nivel se avisó al piloto, según el procedimiento, cuando voló con la aeronave, cuando voló con la aeronave.

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE INCIDENTES DE TRANSITO AEREO PARA DEPENDENCIAS ATS

Origen: SATEC
Edición: 2.0
Fecha: 10 AGO 2009
Página: 1 de 2

PARA: DPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (FAX 436 6142) info@dgac.cl
DPTO. AERODROMOS Y SVC. AERONAUTICOS (FAX 644 1446) dgac@dgac.cl
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL segop@dgac.cl

DE:

OBJ:

PROB:

FAX N°: N° DE REGISTRO:

FORMULARIO DE NOTIFICACION DE INCIDENTES DE TRANSITO AEREO PARA DEPENDENCIAS ATS

Este formulario corresponde a la Notificación escrita de un incidente de tránsito aéreo, el cual deberá ser remitido, ya sea al personal o al sistema, con el fin de ser remitido al Departamento de Prevención de Accidentes (DAR13) y al Subdelegado, Servicio de Tránsito Aéreo (DTC/SC/CLX - 644 1446) DGAC.

Sección 1. INFORMACIÓN GENERAL

A) Identificación de la aeronave (17 de letras)

B) Tipo de aeronave

C) Fecha y hora UTC del incidente

D) Tipo de incidente

E) Prioridad (según el tipo de incidente)

F) Plan de vuelo (opcional)

G) Identificación de la aeronave (opcional)

H) Pasajeros (opcional)

I) Dependencia (17 de letras)

J) Descripción (17 de letras)

Sección 2. INFORMACIÓN DETALLADA

C) Descripción del incidente

Sección 3. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

1) Fecha (opcional)

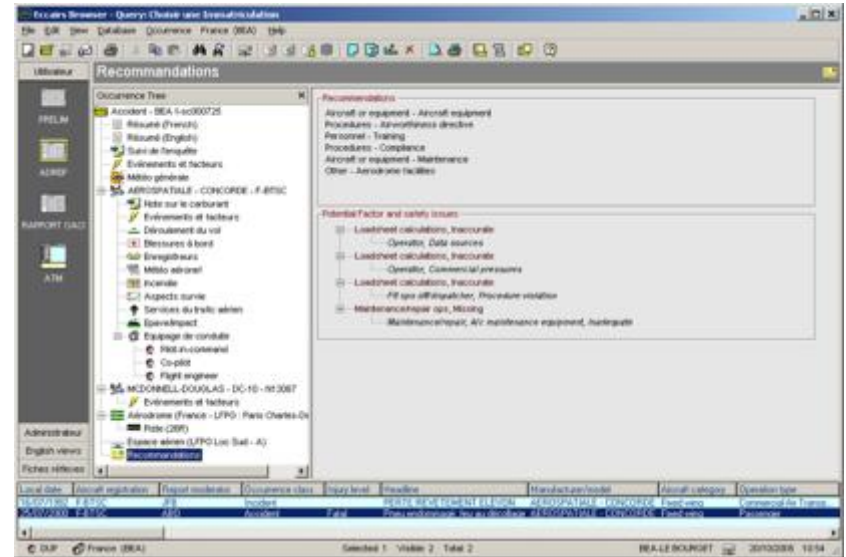
2) Lugar (opcional)

3) Descripción (opcional)

4) Lugar (opcional)

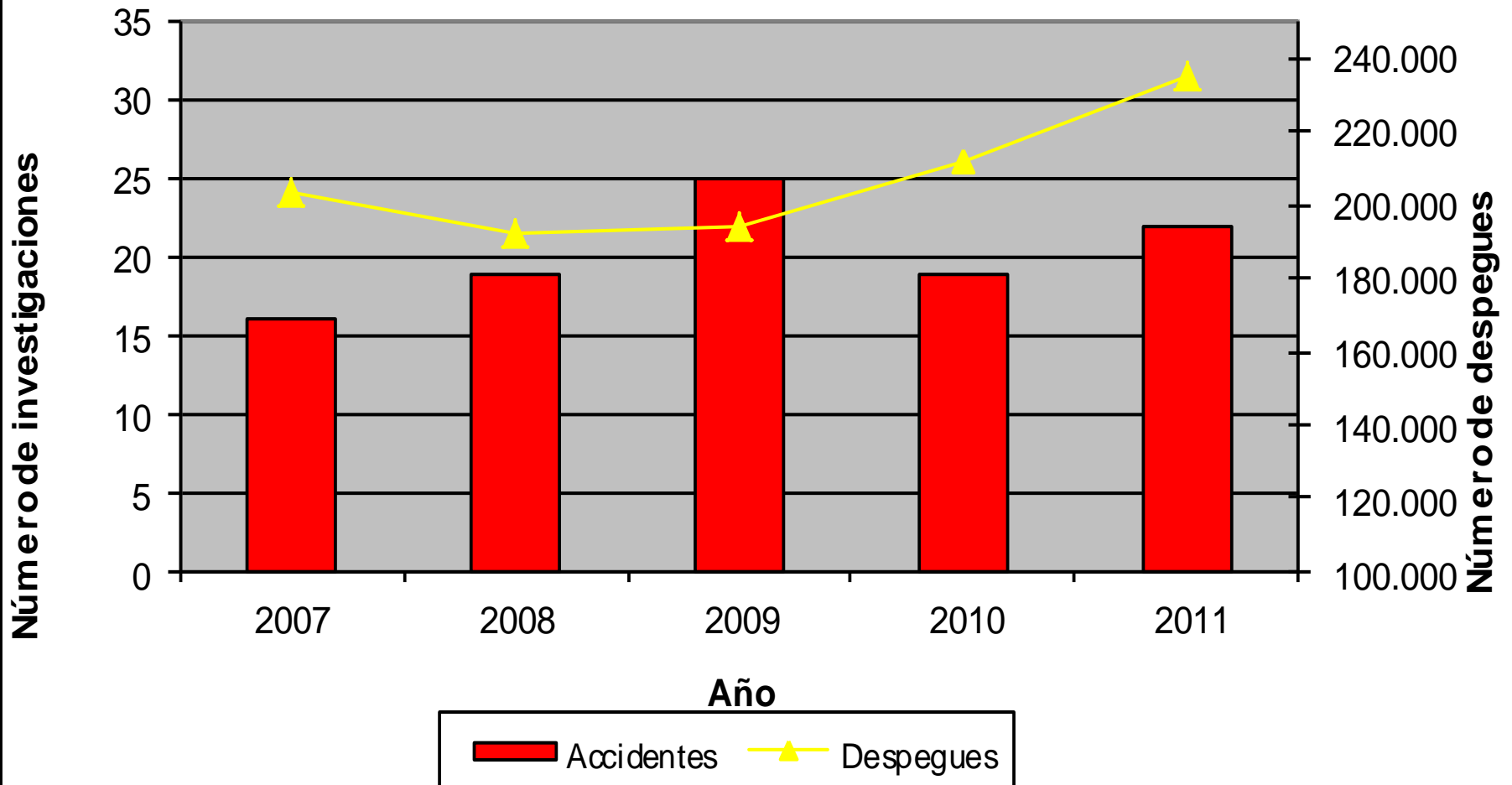
5) Descripción (opcional)





Accidentes v/s N° Despegues

Accidentes versus despegues. Chile, 2007-2011
Fuentes: Oficina de Análisis



PROCESO SSP - *PROACTIVO*



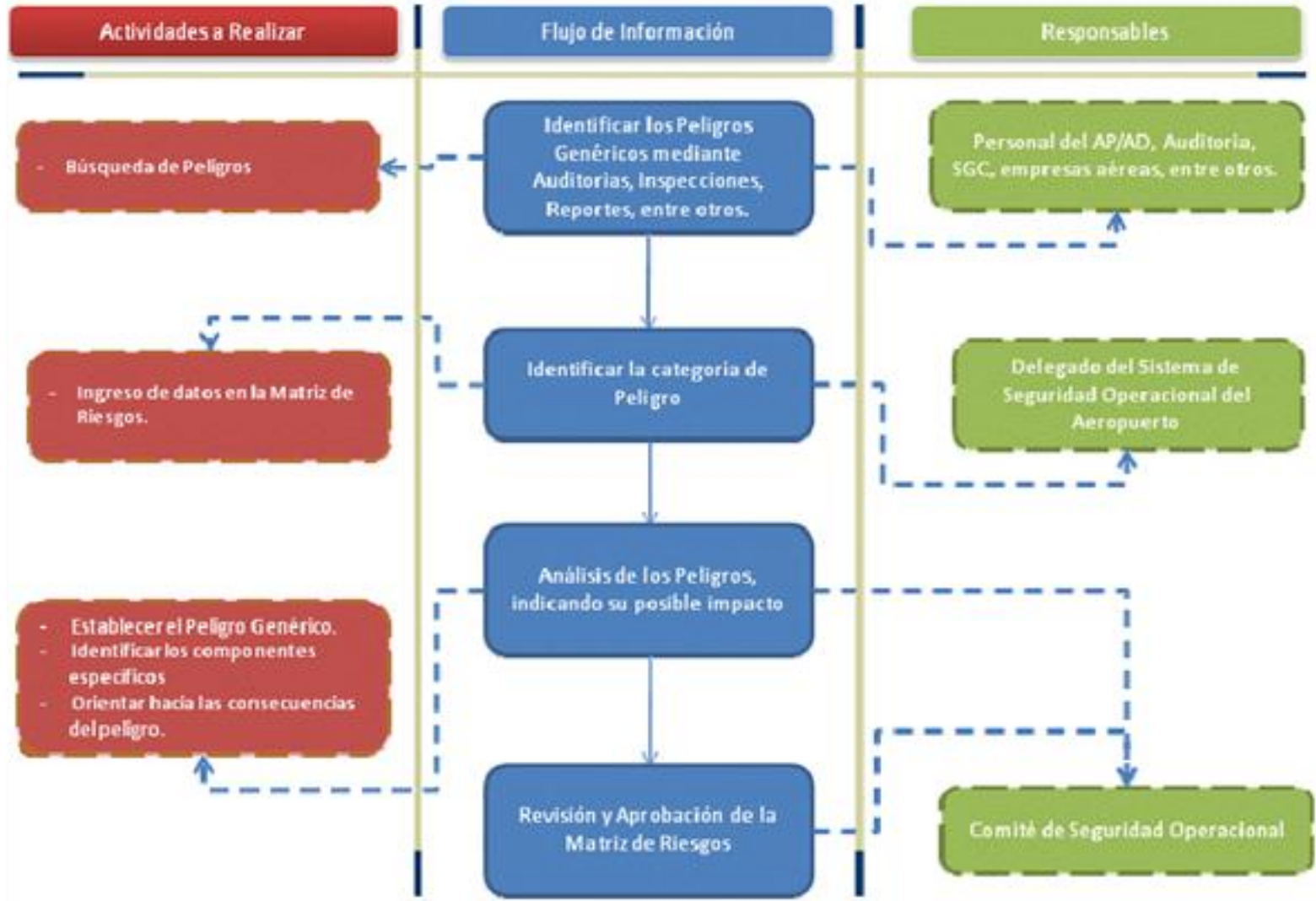
Reactivo

Acc. Investigación
(DAR13)

Método Proactivo

- IDI ATS
- NOSS
- SARSEV
- FDM
- AUDITORÍA

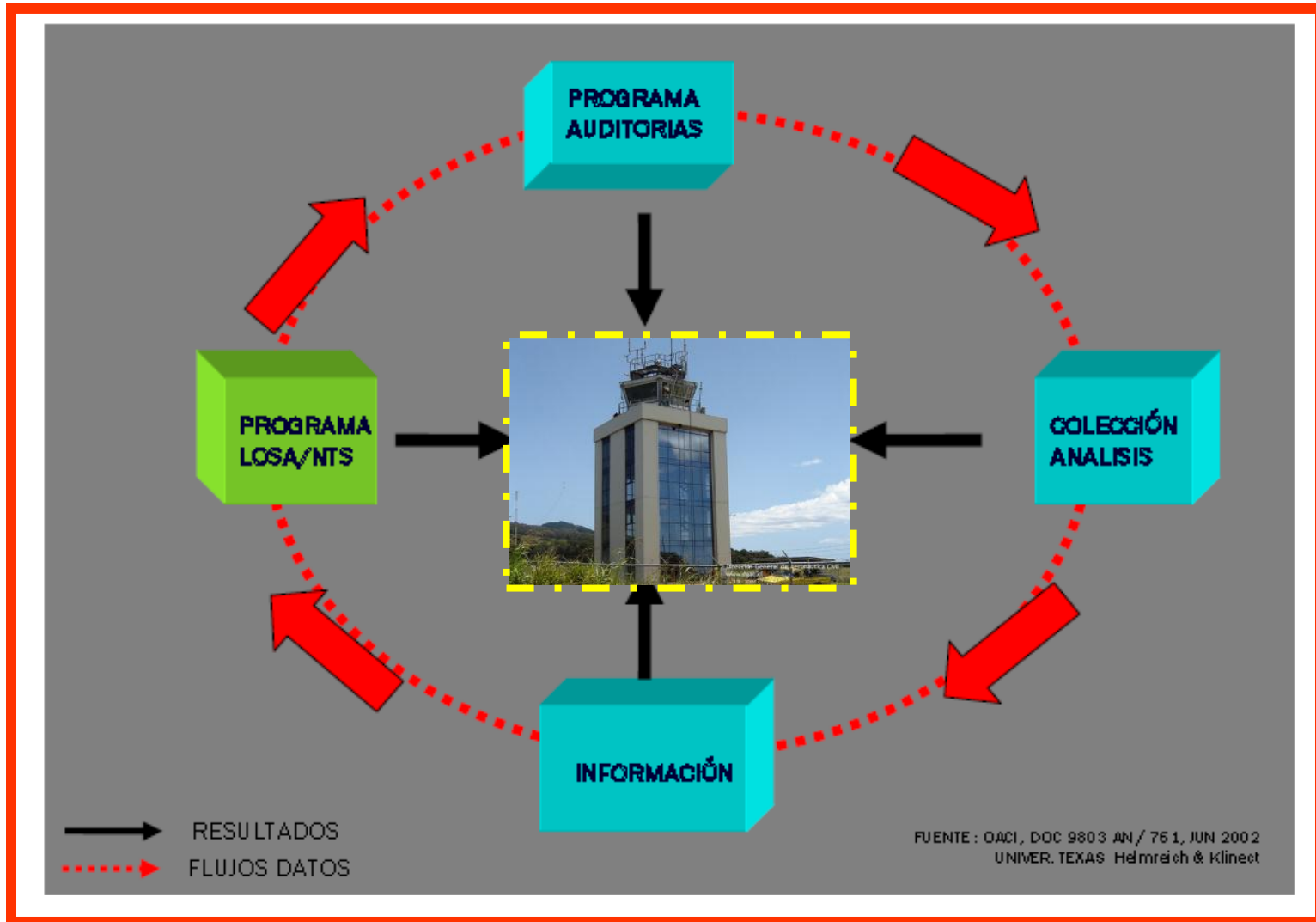
IDENTIFICACION Y ANALISIS DE PELIGROS METODO PROACTIVO



RESUMEN REPORTES AÑO 2012

	IDI	AERONA-VEGABILIDAD	DESESTABILIZADO	METEOROLOGÍA	COMUNICACIONES	TCAS	LASER	FAUNA	SUCESOS	
Enero	13	13	3	9			1	4	29	72
Febrero	17	17	6	10			5	10	30	95
Marzo	15	48	7	13			3	3	38	127
Abril	25	23	10	9	5	2	1	1	26	102
Mayo	26	26	15	38	1		1	6	51	164
Junio	22	22	11	28	3		2	4	56	148
Julio	16	35	10	23	3	1	5	7	44	144
Agosto		48	7	10	8		4	5	49	131
Septiembre		38	8	13	20			12	49	140
Octubre		28	11	14	24			10	62	149
Noviembre		40	6	22	19		1	13	40	141
Diciembre	51	41	4	10	18		2	5	40	120
	185	379	98	199	101	3	25	80	514	1584

LOSA / NOSS



- LOSA : LINE OPERATIONS SAFETY AUDIT
- NOSS: NORMAL OPERATIONS SAFETY SURVEY



SISTEMA ANÓNIMO DE REPORTES DE SEGURIDAD EN VUELO

VOLUNTARIO | NO PUNITIVO

[Inicio](#) | [Contacto](#)

[Estado de mi Reporte](#)

INFORMACIÓN

REPORTE SARSEV

BOLETIN SARSEV

NOTICIAS

ENLACES



<http://legacy.icao.int/fsix/safetyLinks.cfm>

- | | |
|--|--|
| <p>▶ Reporte a SARSEV</p> <ul style="list-style-type: none">PILOTOSCONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREOPERSONAL DE MANTENIMIENTOTRIPULANTES DE CABINA | <p>▶ Boletín SARSEV</p> <ul style="list-style-type: none">BOLETÍN DE SEGURIDAD OPERACIONAL- BOLETÍN N. 1- BOLETÍN N. 2 (...PRÓXIMO)- BOLETÍN N. 3 (...PRÓXIMO) |
|--|--|

SITUACIÓN REPORTADA:

1 "... El aeropuerto SCEL presenta para aeronaves que inician su rodaje por la calle de taxeo G (saliendo desde los gates 15 o 21) una vez autorizados a rodar hacia la RWY 17R por calle de **rodaje Q y luego Z** . Se encuentran encendidas las luces verdes de taxeo desde G hacia la proyección de la vía de desahogo de alta velocidad de la pista 17R..."

2 "...Con baja visibilidad RVR 200 mts. fui autorizado a rodar de manera autónoma desde la cuadra del gate 16 por calle de **rodaje G hacia C**, luego hacia calle taxeo A hasta punto de espera N 7, las luces de taxeo indicaban de color verde (centro de calle taxeo) el taxeo hacia dicha zona , pero adicionalmente estaban encendidas las luces verdes de la cale de **rodaje K** hacia el sector norte de dicha calle de taxeo (K hacia el norte lleva a los hangares de la DGAC), lo cual podría provocar un error..."

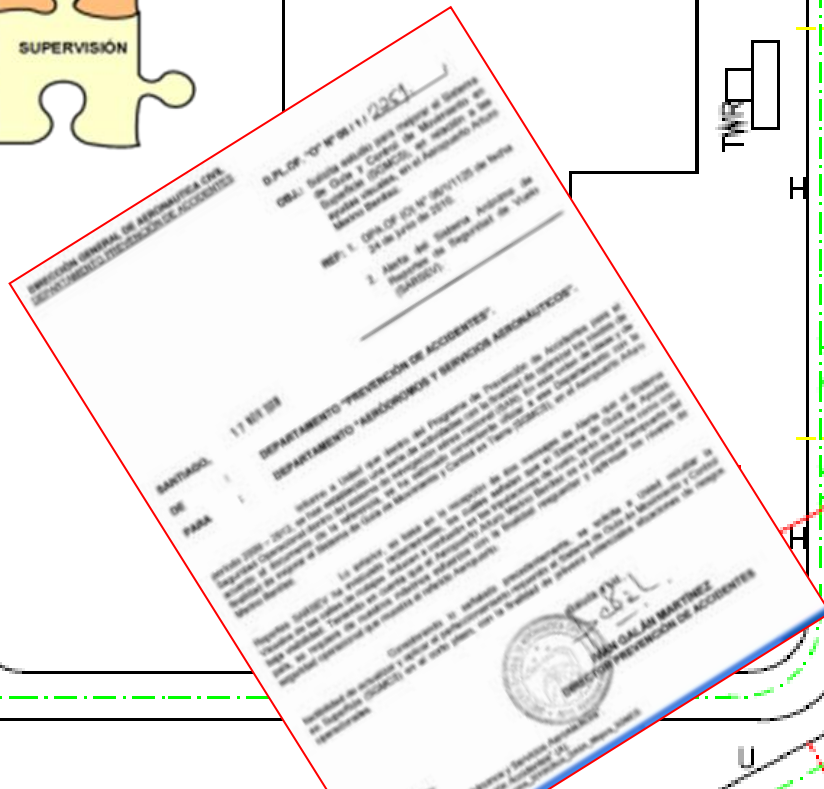
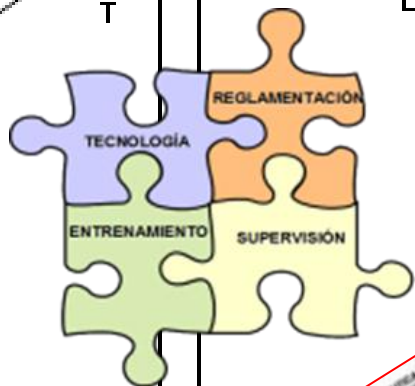
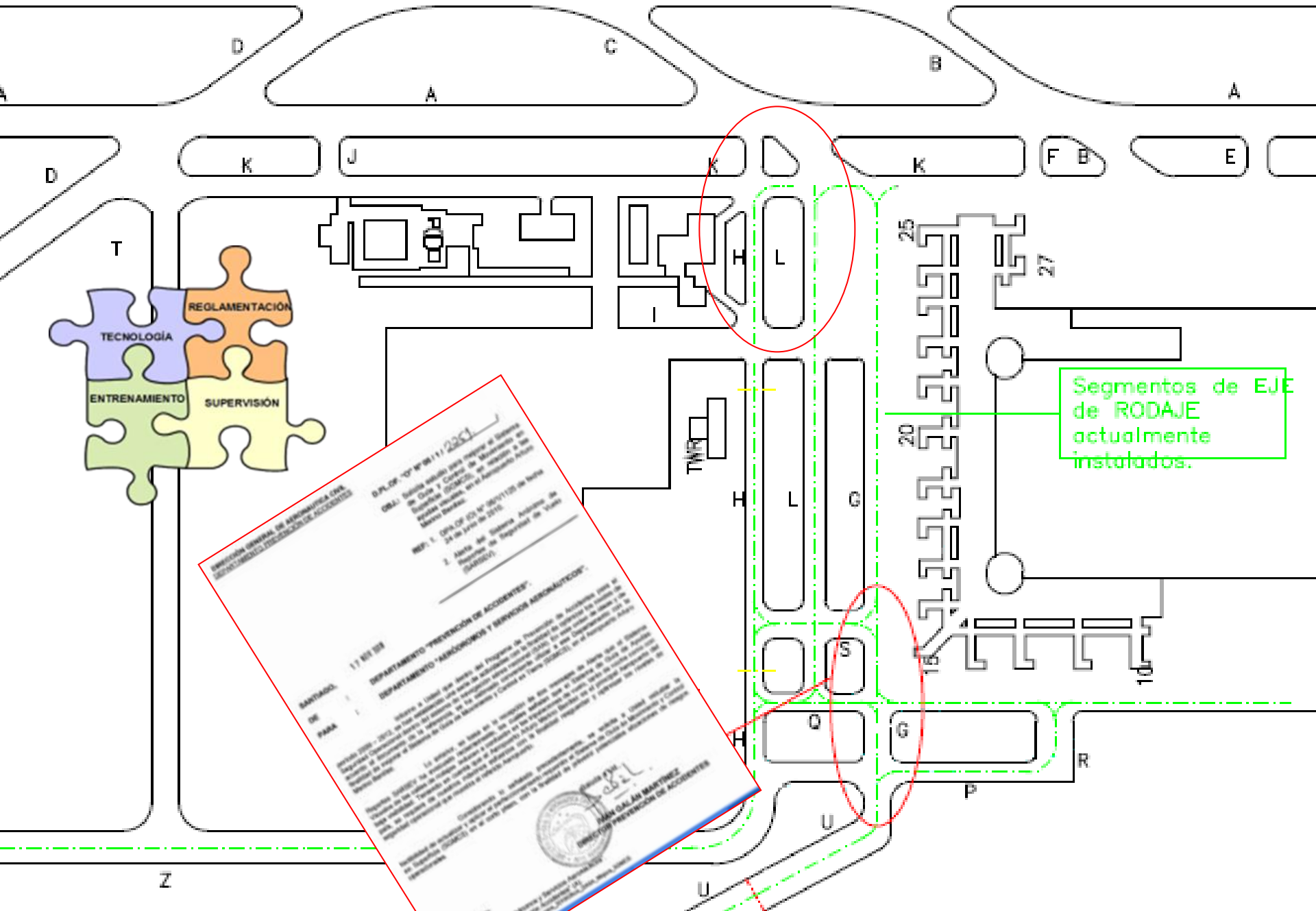
ACCIONES: Mensaje de Alerta al Director del DPA.
Reunión con DASA y CTA.

SEGUIMIENTO: DPA informa esta situación a la DASA quienes responden con un informe técnico y en visita a terreno.

RESULTADO: Oficio DPA a DASA solicitando conformación de equipo de expertos para estudio de posibles soluciones.

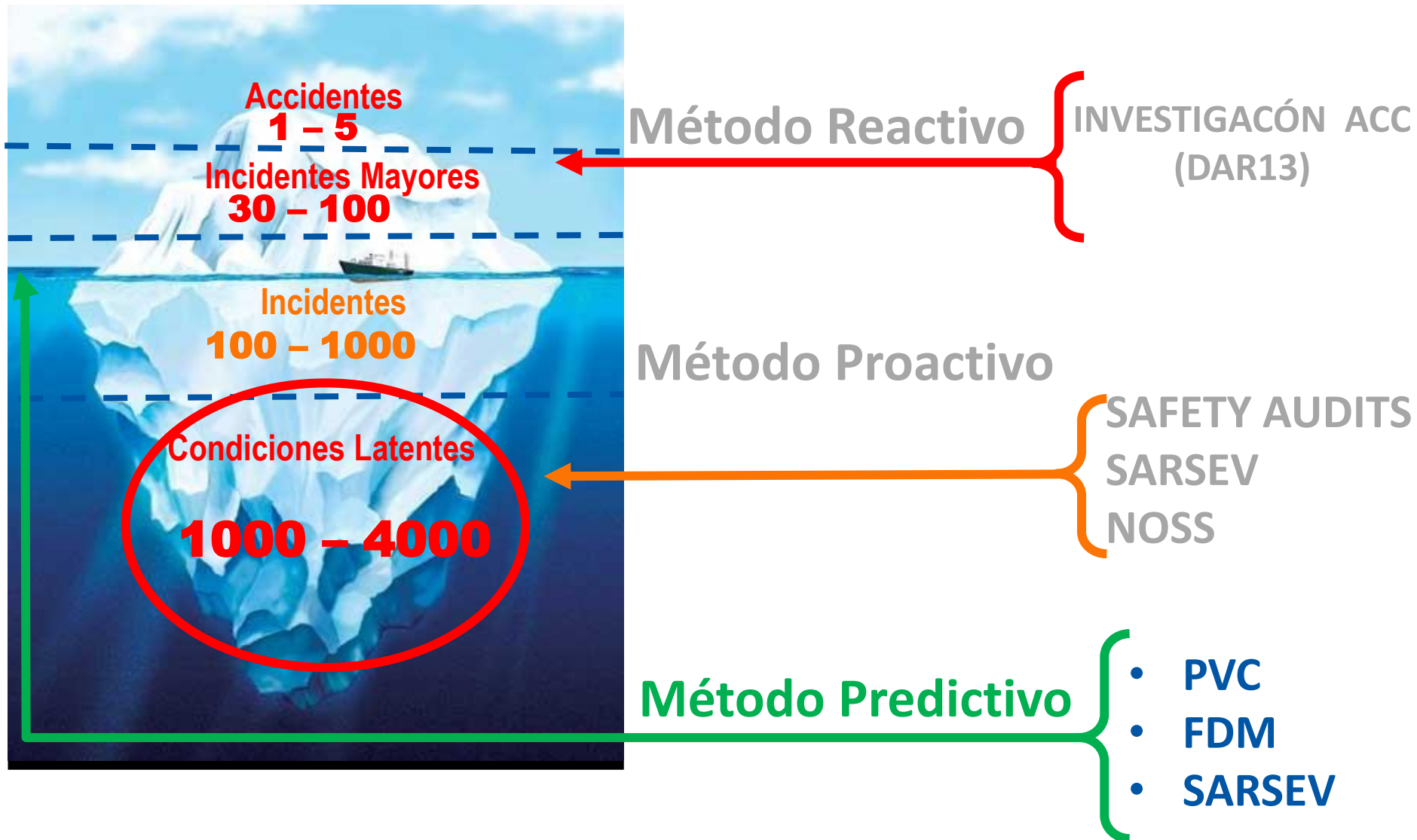


Sistema de Guía de Movimiento y Control en Tierra (SGMCS)



Segmentos de EJE de RODAJE actualmente instalados.

SSP PROCESO *PREDICTIVO*





FDM/FOQA

(Flight Operation Quality Assurance)

00:01:57





FDM EN AMB

Display Maps Windows Colours Target Radar Alerts Playback 11:36:04

MARK ONLY **EN**

RPS Playback Operation

2012-06-18 11:36:04
1.0X ->

Auto Rev.

Playback CWP: CWP-1
Select Session Playback Data Stop

Windows: Main/---Insd2/---
Ranges: 3102m/---/23NM
CA Removs: 17L/35R 17R/35L
CA Restricted: LOC17L GS17L LOC17R GS17R
Visibility: Normal

Target Information

Label:
SSR Code:
Type:
WTC:
DEP/ARR Time:
Ground Speed:

6: 3200 MTS 35R/A

CCAAG
NANDU EC01
JULIET
TWR
PUENTE
LAN400
LPE2638
GLO7457

Inset 2

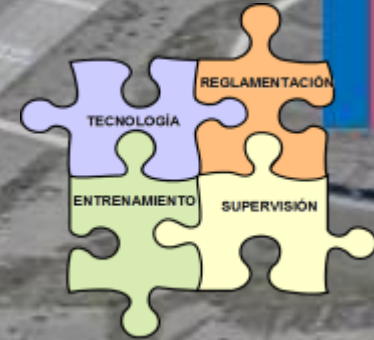
DAL147 1212 225 5310

RPSTerminal

Playback Info
Selected CWP: CWP-1
CWP data: Available
Role:
Speed: 1.0X
Mode: Interactive 2012-06-18 11:36:04

ACCIONES PREDICTIVAS (RST)

- **T**ecnología
- **R**eglamentación
- **E**ntrenamiento
- **S**upervisión



IV. PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL



PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

EXTERNO



LO

/ SRS

PROMOCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL

INTERNO



Su Seguridad es
nuestra razón de ser

destacado



principales servicios

IFIS
AIP
METAR
NOTAM
PLAN DE VUELO

FACTURA
ELECTRÓNICA
→ CLIENTE
→ PROVEEDOR
→ AYUDA

NORMATIVA
→ VIGENTE
→ PARA OPINIÓN

ALVI
LICENCIAS
→ ACCESO ALVI
→ VALIDACION DE
LICENCIAS

VALIDE SUS
CERTIFICADOS
REGISTRO DE
AERONAVES

CERTIFICADO
AERONAVEGAB.
OVERFLIGHT &
LANDING CLEARANCE FORM

sala de prensa

DGAC, LES DESEA UNA FELIZ NAVIDAD

Un especial saludo de Navidad y Feliz Año 2013, les desea la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a todos los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional.



ÚLTIMO CURSO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN CONCEPCIÓN

En el aeropuerto Carriel Sur de Concepción se realizó el último curso de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para empresas aéreas y personal aeronáutico.



Despejado

Temperatura: 23.6°C

Humedad: 36%

[Pronóstico por regiones](#)

→ CÁMARAS DE AERÓDROMOS

→ PROPIETARIOS AERONAVES

IRS Oficinas de Información,
Reclamos y Sugerencias

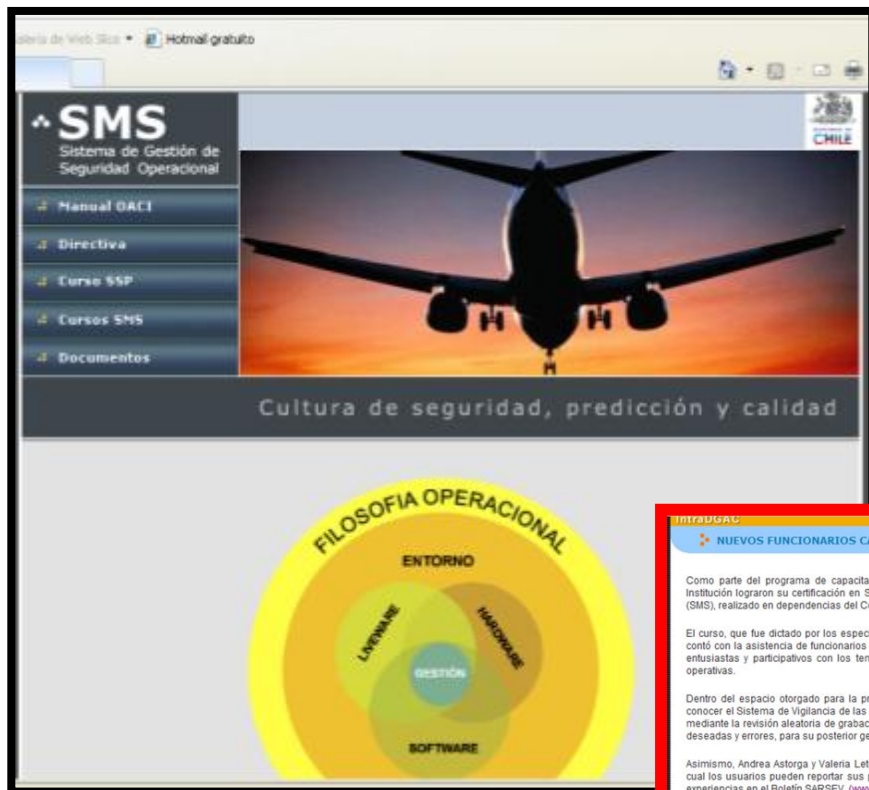
Solicitud de Información
Ley de transparencia

ACCESO A INTRANET

información general

- [Contrataciones DGAC](#)
- [Tarifario Nacional M.Pesos](#)
- [Tarifario Internacional M.Dólar](#)
- [Extensión y Elev. de Servicios](#)
- [Itinerarios AMB](#)
- [Aeropuertos y Aeródromos](#)
- [Prevención de Accidentes](#)
- [Investigación de Accidentes](#)
- [Listado de Formularios](#)
- [Aviación General](#)
- [Monitoreo Ruido Ap. AMB](#)

INTERNET / INTRANET SMS




INTRA DGAC Dirección General de Aeronáutica Civil www.dgac.cl * NUEVOS FUNCIONARIOS CAPACITADOS EN SEGURIDAD OPERACIONAL

Como parte del programa de capacitación del Departamento de Recursos Humanos, más de 30 nuevos funcionarios de la Institución lograron su certificación en SMS tras participar del XXXIV Curso de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), realizado en dependencias del Complejo Quinta Normal.

El curso, que fue dictado por los especialistas del Departamento Prevención de Accidentes, Claudio Pandolfi y Patricio Cancino, contó con la asistencia de funcionarios pertenecientes a distintas áreas operativas de la DGAC. Los alumnos se mostraron muy entusiasmados y participativos con los temas tratados y contribuyeron con dudas y experiencias de cada una de sus realidades operativas.

Dentro del espacio otorgado para la presentación de los procesos proactivos con los que cuenta la DGAC, Sergio Ruiz dio a conocer el Sistema de Vigilancia de las Operaciones Normales de los Servicios de Tránsito Aéreo (NOSS) que permite identificar, mediante la revisión aleatoria de grabaciones de Control de Tránsito Aéreo, amenazas a la seguridad operacional, situaciones no deseadas y errores, para su posterior gestión.

Asimismo, Andras Aotegra y Valeria Letelier, presentaron el Sistema de Reportes de Seguridad de Vuelo (SARSEV), a través del cual los usuarios pueden reportar sus propios errores, incentivando un aprendizaje colectivo a través de la publicación de estas experiencias en el Boletín SARSEV (www.sarsev.cl).

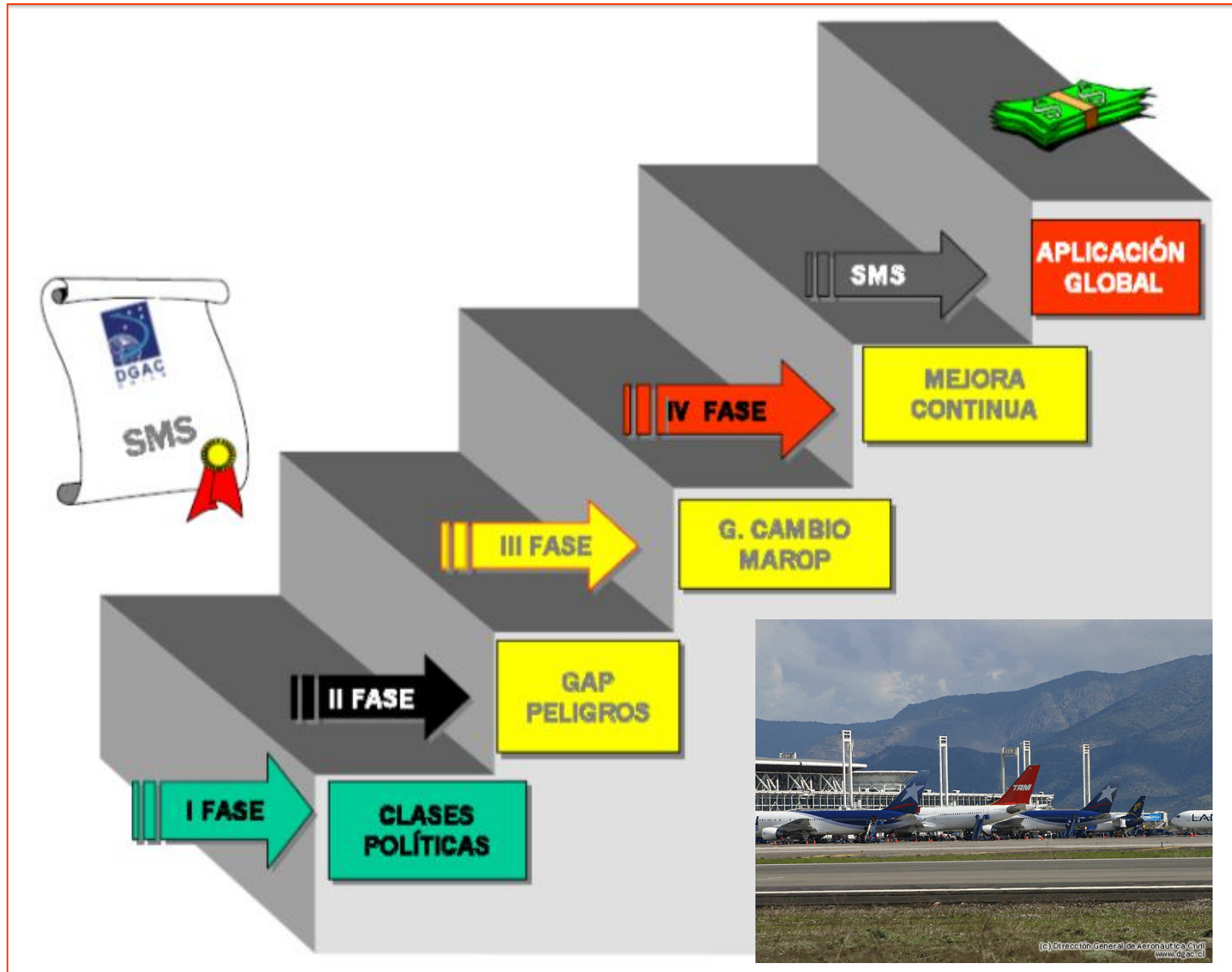
El desarrollo de estos cursos se encuentra dentro de la programación anual institucional y forma parte del Programa Nacional de Seguridad Operacional de Estado (PNSEO / SSP). Al respecto, Claudio Pandolfi señaló que "es esencial que la seguridad operacional sea vista como un pilar de nuestra institución, y que esto se comunique formal e informalmente, explotando todas las herramientas de la Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's)".

A través de los cursos SMS, los funcionarios de la DGAC adquieren información y herramientas conceptuales relativas a la gestión de la seguridad y de los riesgos, que permite encauzar los procesos y las tareas, teniendo siempre presente el objetivo N°1 del Plan Estratégico de la DGAC 2010-2015, la "Seguridad Operacional".

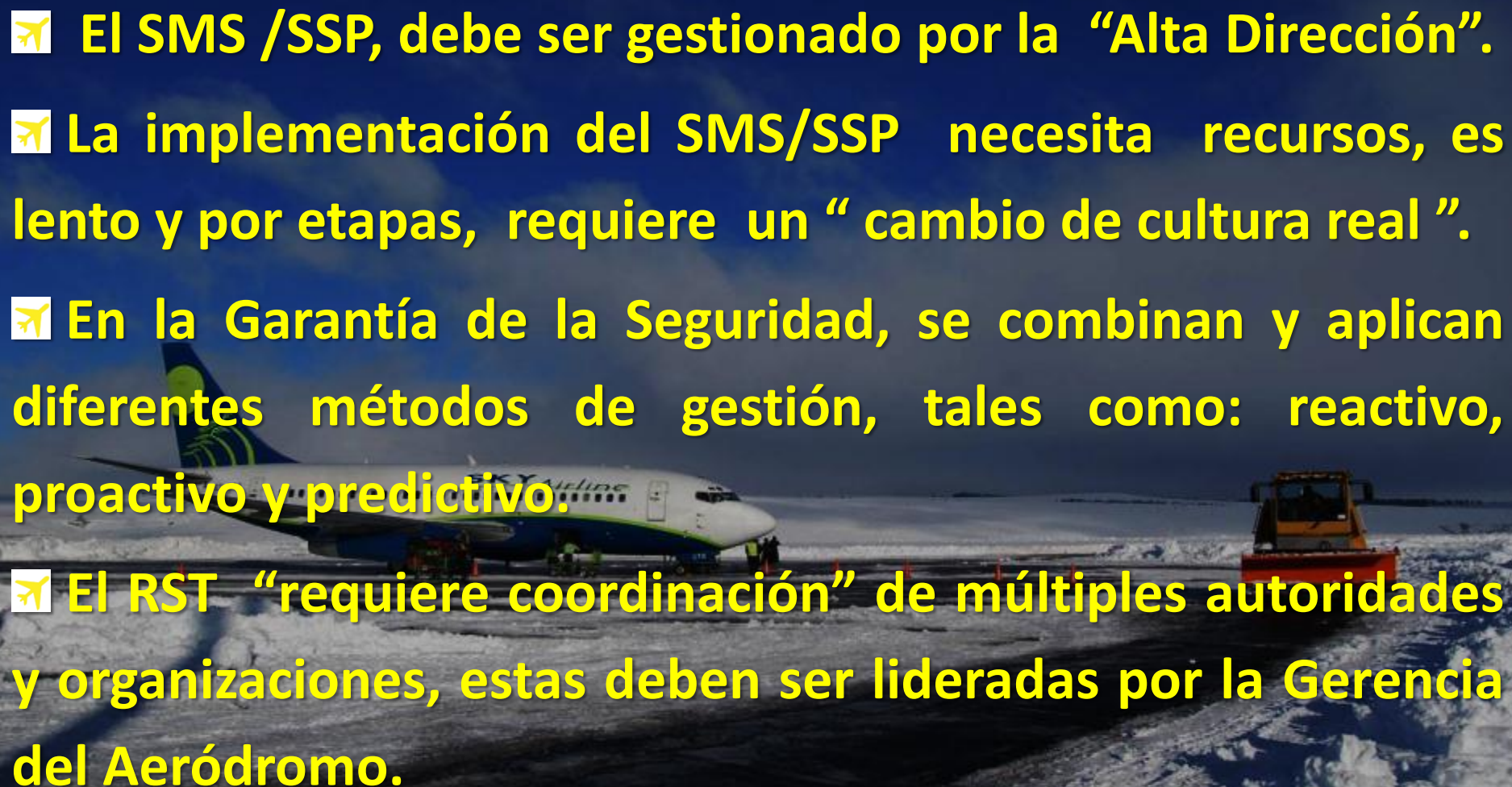
En la Escuela Técnica Aeronáutica se dictó este curso de SMS.



FASES DEL SMS ATS/AP.



CONCLUSIONES

- ✈ El SMS /SSP, debe ser gestionado por la “Alta Dirección”.
 - ✈ La implementación del SMS/SSP necesita recursos, es lento y por etapas, requiere un “cambio de cultura real”.
 - ✈ En la Garantía de la Seguridad, se combinan y aplican diferentes métodos de gestión, tales como: reactivo, proactivo y predictivo.
 - ✈ El RST “requiere coordinación” de múltiples autoridades y organizaciones, estas deben ser lideradas por la Gerencia del Aeródromo.
- 



¡MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN!

prevac@dgac.cl o +56 2 4392485

WWW.DGAC.CL



“ Reunión de Avances en la Implantación del SSP-SMS”

“Experiencia de Chile en la gestión de la
Seguridad Operacional SSP-SMS y los
Equipos de seguridad operacional de
pista (RST)”

Lima, 12 de marzo de 2013