



SEGURIDAD OPERACIONAL

IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

SSP

EXPOSITOR: P.A. Miguel Ángel Valero Chávez



La aviación y la seguridad intrínseca como medio de transporte

- Como modelo industrial
- Comparado con otros medios de transporte
- Así mismo por sus propias operaciones



Diferencias entre los operadores aéreos en cuanto a Seguridad Operacional.

- Aviación regular (Art. 3 RLAC)
- Aviación no regular (Art. 5 RLAC)



Métodos de auditoria operacional por parte de la autoridad Aeronáutica

- La permanente, como lo estipula el Art. 7 inciso IV a través de las Comandancias. (RLAC)
- Las auditorias especificas a operadores aéreos.
- Inspecciones de Verano e Invierno



¿Esto es suficiente para
supervisar a todos los
operadores aéreos
regulares y no regulares?



Estadística de enero a la fecha

ACCIDENTES 74

INCIDENTES 50



SMS

CO SA-064/10

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO



QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM).

08 de Marzo de 2010



- El actual modelo no es suficiente para tener una adecuada supervisión de la Seguridad Operacional.
- Por lo que es necesario que la Seguridad Operacional del Estado mexicano sea sistémica a través de la implementación del SSP. Ya que este no reemplaza ni interfiere con los requisitos legales o normativos, su implementación debe ir acompañada para examinar un aspecto en particular o procesos de una operación específica mas vulnerables.



“Ya implementado el SSP
corresponderá a los
particulares la gestión del
riesgo y al Estado la
garantía de la seguridad.”

Cap. Daniel Mauriño Encargado del Programa de Gestión de Seguridad de la OACI.



CONCLUSIONES

Los principios de gestión de seguridad operacional por parte de la autoridad se deberán basar en el análisis completo del sistema de aviación, sería estéril pedir a los particulares la gestión de la Seguridad Operacional a través del SMS sin la supervisión de su par el SSP.



“El SSP es el puente que cierra la carencia existente entre los procesos internos y externos de seguridad de un Estado y los procesos internos de seguridad de los proveedores de servicios.”

Estado



Proveedores de servicios





PROPUESTAS

- La instauración del Comité Nacional de Seguridad Operacional.
- Que esté tenga capacidad ejecutiva con el nombramiento de un Secretario Técnico, que no ocupe un puesto en la estructura actual de la DGAC.
- Así también la creación de Comités Locales de Seguridad Operacional.
- El establecimiento de una Política y Objetivos de Seguridad Operacional.
- Contar con un sistema de reportes no punitivo y confidencial.
- La activación del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria (Sesiono por ultima vez, en diciembre del 2009).



La implementación del SSP y la creación del Comité Nacional de Seguridad Operacional son medidas claras para mejorar la Seguridad, y tendrán por objetivo una taxonomía real de las operaciones aéreas para lograr:

- a) Seguridad Operacional (Doc. 9859): Estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.
- b) Nivel de Seguridad: Calidad del Sistema desde el punto de vista de la Seguridad Operacional
- c) Indicadores de Seguridad: Niveles de Seguridad del sistema
- d) Metas de Seguridad: Objetivos concretos
- e) Valor del indicador de Seguridad: Cuantificación del indicador de Seguridad.
- f) Valor de la meta de Seguridad: Cuantificación de la meta de Seguridad.



“Nos llevara a un nivel aceptable de Seguridad Operacional por parte del Estado”



¡GRACIAS POR SU ATENCIÓN!

