

4

**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA.**

RESOLUCION Nº 228 2017

Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral Cesáreo L. Berisso" **16 JUN. 2017**

VISTO: La necesidad de implantar y mantener un Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (PEGSO) integrado y eficiente.

RESULTANDO: I) Que el Anexo 19 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 1944 dispone que los estados miembros deben establecer y mantener un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), destinado a gestionar la Seguridad Operacional y que debe ajustarse a la dimensión y complejidad del sistema de aviación civil local.

II) Que la normativa internacional dispone que es necesario establecer a texto expreso y dar a publicidad, las políticas estatales sobre el alcance del cumplimiento que se exigirá a los particulares de las disposiciones del Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional.

III) Que la finalidad es crear una "cultura justa", que permita establecer y desarrollar un sistema de seguridad operacional basado en la auto-tutela, la confianza, la responsabilidad y la transparencia de actuación todos los integrantes de la industria, ya sean públicos o privados.

CONSIDERANDO: I) Los informes producidos por el asesoramiento de la Experta Internacional en Gestión de la Seguridad Operacional de la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI Lic. María de la Soledad de Mena Serrano.

II) El contenido de la propuesta de Manual de Programa Estatal de la Gestión de la Seguridad Operacional del Uruguay (PEGSO).

ATENTO: A lo precedentemente expuesto y a lo dispuesto en el Art. 192 y ss. de la ley 14.305 Código Aeronáutico Uruguayo y la ley 18619 de Seguridad Operacional.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA**

RESUELVE

1. **APRUEBANSE** las bases de la Política de Cumplimiento del Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (PEGSO) que se encuentran adjuntas a la presente Resolución y forman parte de la misma.
2. Pase al Director General de Aviación Civil y al Director General de Infraestructura Aeronáutica, para conocimiento, máxima difusión y aplicación.
3. Publíquese en la página web institucional.
4. Cumplido archívese.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA.**

Brig. Gral. (Av.)

ANTONIO ALARCON.



BASES DE LA POLÍTICA DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE GESTIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (PEGSO)

1. **ALCANCE**, las disposiciones de la presente resolución alcanzan y deberán ser cumplidas por la totalidad de las estructuras organizativas y funcionarios dependientes de la DINACIA a cualquier título.
2. **OBJETIVO**, la presente resolución tiene por objetivo establecer y dar a publicidad las políticas estatales sobre el alcance del cumplimiento que se exigirá a los particulares de las disposiciones del Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional
3. **FINALIDAD**, al expresar y dar a publicidad las políticas estatales en la materia, se persigue en última instancia, crear una “cultura justa”, que permita establecer y desarrollar un sistema de seguridad operacional basado en la auto-tutela, la confianza, la responsabilidad y la transparencia de actuación todos los integrantes de la industria, ya sean públicos o privados
4. **ORIENTACIÓN GENERAL.**
 - a. De acuerdo a lo que se dispone en las normas reglamentarias correspondientes, los proveedores de servicios aeronáuticos nacionales establecerán, mantendrán y cumplirán un SMS proporcional al tamaño y complejidad de sus operaciones.
 - b. Durante la implantación cada SMS, los organismos técnicos y los inspectores de la DINACIA mantendrán una comunicación abierta y franca con los proveedores de servicios.
 - c. En materia de cumplimiento obligatorio del SMS por parte de las personas físicas y jurídicas usuarias del sistema aeronáutico nacional, la Autoridad Aeronáutica, tratará en todo momento de desarrollar una “cultura justa”, por lo que en todos los casos, en primera instancia, se priorizará la discusión y acuerdo sobre las medidas correctivas,

procurando el desarrollo de la conciencia y responsabilidad individuales en materia de Seguridad Operacional.

- d. Por tanto, en materia de seguridad operacional, las sanciones administrativas previstas en las leyes y demás normas en vigencia, solo deberán ser aplicadas, en principio, como opción de “ultima ratio” (último argumento o ultima razón).
- e. Sin perjuicio de lo anterior, en todos los casos en que existan indicios de que se haya cometido delito, la denuncia a las autoridades judiciales será preceptiva e inmediata.
- f. Se tendrá especialmente en cuenta el concepto de NO CONFORMIDAD TÉCNICA, el cual corresponde a la falta de adecuación material a lo establecido en las leyes y reglamentaciones aeronáuticas, así también como de los procedimientos y estándares aprobados y/o aceptados por DINACIA. La constatación de una no conformidad técnica aeronáutica, debe en todos los casos ser gestionada desde el punto de vista de la seguridad operacional, sin embargo, puede o no, dar lugar a un procedimiento disciplinario, ya que la misma constituye el género dentro del que se encuentran especies tales la apreciación técnica discrepante o errores operaciones involuntarios, las cuales no darán lugar a la aplicación de sanciones, pero también eventuales faltas o violaciones que deberán ser sancionadas.
- g. En dicho sentido para el caso que un proveedor de servicios aeronáuticos que opere en el marco de un SMS transgreda involuntariamente los reglamentos aeronáuticos u otros documentos o estándares de aviación civil, se aplicarán procedimientos de examen específicos. Estos procedimientos permitirán a la organización regida por el SMS la oportunidad de entablar un diálogo con la dependencia técnica y el inspector de la DINACIA responsable de la vigilancia de ese proveedor de servicios. El objetivo de este diálogo es convenir

medidas correctivas y establecer un plan de acción para tratar adecuadamente las deficiencias brindando al proveedor de servicios tiempo razonable para implantarlas. Este enfoque se dirige a nutrir y mantener una efectiva notificación de seguridad operacional, por la cual los empleados del proveedor de servicios pueden notificar deficiencias y peligros de seguridad operacional sin temor a medidas punitivas. Por consiguiente, el proveedor de servicios puede, sin asignar culpas y sin temor de medidas disciplinarias, analizar el suceso y los factores de la organización o individuales que puedan haber conducido al mismo, a efectos de incorporar medidas correctivas que mejor contribuyan a prevenir repeticiones.

- h. La DINACIA, por medio de sus órganos técnicos y el inspector responsable de la vigilancia del proveedor de servicios, evaluará las medidas correctivas propuestas o los sistemas implementados para abordar el evento subyacente a la no conformidad detectada. 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 no conformidad no dará lugar a la aplicación de sanciones por parte de la Autoridad Aeronáutica. En los casos donde las medidas correctivas o los sistemas implementados se consideran inadecuados, DINACIA seguirá interactuando con el proveedor de servicios para encontrar una resolución satisfactoria. Sin embargo, en los casos donde el proveedor de servicios se omite abordar el evento y proporcionar medidas correctivas eficaces, o habiéndose otorgado un plazo razonable para su abordaje no lo hiciera, la DINACIA adoptará medidas de cumplimiento compulsivo u otras medidas administrativas pertinentes.

5. INFORMACIÓN VOLUNTARIA.

- a. Se fomentará el aporte voluntario de información de seguridad operacional a todo nivel.

- b. En aquellos casos en que hechos vinculados a la seguridad operacional, los cuales por su naturaleza serían pasibles de sanciones administrativas aeronáuticas, sean puestos en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica, por parte del propio infractor en forma voluntaria, no se le aplicará ningún tipo de sanción administrativa.
- c. No será de aplicación el inciso anterior en los siguientes casos:
 - i. Cuando la información sea entregada con posterioridad a que se hayan producido accidentes con daños a terceros debido a la actuación dolosa o la culpa grave del que brinda la información.
 - ii. Cuando en general se constate dolo por parte del que brinda la información
 - iii. Cuando en general se constate culpa grave (negligencia, imprudencia o impericia graves) por parte del que brinda la información.

6. MEDIDAS CORRECTIVAS

Los problemas de seguridad operacional detectados se resolverán por medio de un sistema que permitirá observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por las personas y organizaciones que realizan una actividad aeronáutica, para solucionar los mismos.

La DINACIA mediante el organismo técnico y el inspector responsable de la vigilancia del proveedor de servicios, evaluará las medidas correctivas propuestas por el proveedor de servicios o los sistemas implantados para gestionar el suceso que llevó a la no conformidad. Si las medidas correctivas se consideran apropiadas para mitigar el riesgo, prevenir repeticiones y fomentar el futuro cumplimiento, el examen de la no conformidad se dará por concluido sin medidas adoptar medidas disciplinarias. En los casos en que las medidas correctivas o los sistemas implantados se consideren inapropiados, la DINACIA continuará interactuando con el proveedor de servicios para encontrar una solución satisfactoria a efectos de prevenir la adopción de medidas disciplinarias.

No obstante, en casos en que el proveedor de servicios omitiere tratar el suceso y proporcionar medidas correctivas efectivas la DINACIA adoptará medidas disciplinarias u otras medidas administrativas pertinentes.

7. RESERVA

- a. Se estimulará a que los particulares, las empresas y los funcionarios aporten toda la información posible sobre accidentes, incidentes graves, incidentes, identificación de peligros y gestión de riesgos y en general cualquier información que afecte directa o indirectamente a la Seguridad Operacional.
- b. La referida información dada su naturaleza, puede eventualmente:
 - i. Poner en riesgo la vida, la dignidad humana, la seguridad o la salud de cualquier persona.
 - ii. Suponer una pérdida de ventajas competitivas para el sujeto obligado o pueda dañar su proceso de producción.
 - iii. Desproteger descubrimientos científicos, tecnológicos o culturales desarrollados o en poder de los sujetos obligados.
- c. La información de Seguridad Operacional que aporten los administrado, se encuadra por tanto en las de excepciones previstas en el Art. 9 de la ley N° 18.381 Derecho a la Información pública, por lo que tendrá carácter de **RESERVADO**
- d. La DSO y la Oficina Reguladora de Trámites se asegurarán de que el manejo de dicha información revista dicho carácter.

8. DE LOS REPORTES

- a. Los reportes que efectúen los operadores a la Autoridad Aeronáutica sobre accidentes, incidentes y en general sobre riesgos que se evalúen, responderán a un sistema de evaluación gradual y en función del nivel de valoración de riesgo (probabilidad-severidad). Véanse en la figura 1 la Matriz de Índice de Riesgo y la tabla de Tolerabilidad de riesgos extraídas del Documento 9859 de OACI.

Tabla Adj-4. Matriz de índice de riesgo (gravedad x probabilidad)

Probabilidad	Gravedad				
	1. Insignificante	2. Leve	3. Moderado	4. Grave	5. Catastrófico
A. Seguro/frecuente	Moderado (1A)	Moderado (2A)	Alto (3A)	Extremo (4A)	Extremo (5A)
B. Probable/ocasional	Bajo (1B)	Moderado (2B)	Moderado (3B)	Alto (4B)	Extremo (5B)
C. Posible/remoto	Bajo (1C)	Bajo (2C)	Moderado (3C)	Moderado (4C)	Alto (5C)
D. Poco probable/improbable	Insignificante (1D)	Bajo (2D)	Bajo (3D)	Moderado (4D)	Moderado (5D)
E. Excepcional	Insignificante (1E)	Insignificante (2E)	Bajo (3E)	Bajo (4E)	Moderado (5E)

Tabla Adj-5. Tabla de aceptabilidad (tolerabilidad) de riesgos

Índice de riesgo	Tolerabilidad	Medida necesaria (personalización según sea necesario)
5A, 5B, 4A	Riesgo extremo	Detenga la operación o el proceso de inmediato. Inaceptable según las circunstancias existentes. No permita ninguna operación hasta que se hayan implementado medidas de control adecuadas para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Se requiere la aprobación del máximo nivel de la administración.
5C, 4B, 3A	Alto riesgo	Precaución. Asegúrese de que la evaluación de riesgos se ha completado satisfactoriamente y que los controles preventivos declarados están implementados. Aprobación de la evaluación de riesgos por parte de la administración superior antes del inicio de la operación o proceso.
1A, 2A, 2B, 3B, 3C, 4C, 4D, 5D, 5E	Riesgo moderado	Realice o revise la mitigación de riesgos, según sea necesario. Aprobación por departamentos de la evaluación de riesgos.
1B, 1C, 2C, 2D, 3D, 3E, 4E	Bajo riesgo	La mitigación o revisión de riesgos es opcional.
1D, 1E, 2E	Riesgo insignificante	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos.

Fig.1 – Tablas de Índice de Riesgo y Tolerabilidad

- b. El criterio para la priorización de peligros considera la severidad y probabilidad de la consecuencia del mismo, de modo que se categoriza la prioridad del peligro en los siguientes niveles:
- i. Nivel 3: Riesgo Bajo: Aquellos riesgos evaluados, cuyo análisis de riesgo a nivel del operador arroje un resultado considerado como “bajo” (Color Verde) o aceptable, deberán ser reportados a la Autoridad Aeronáutica en la forma que esta determine. El propio operador deberá encargarse de su manejo y mantendrá un registro que podrá ser examinado por la Autoridad Aeronáutica en cualquier momento.
 - ii. Nivel 2: Riesgo Tolerable: Aquellos riesgos evaluados e incidentes leves, cuyo análisis de riesgo a nivel del operador arroje un resultado considerado como “Tolerable” (Color Amarillo) o riesgo moderado, deberán ser reportados a la Autoridad Aeronáutica. El propio operador deberá encargarse

de su manejo, estableciendo las medidas de mitigación que entienda pertinentes. La Autoridad Aeronáutica se limitará a aceptar o rechazar las medidas propuestas. En caso de rechazo el operador deberá establecer otras que resulten aceptables para la Autoridad Aeronáutica.

- iii. Nivel 1: Riesgo Alto: Aquellos, accidentes, incidentes graves o riesgos evaluados, cuyo análisis de riesgo a nivel del operador arrojen un resultado considerado como Alto o intolerable (Rojo), deberán ser reportados a la Autoridad Aeronáutica. El operador en su reporte propondrá las medidas de mitigación que entienda pertinentes, la Autoridad Aeronáutica analizará la situación y en definitiva resolverá. Las medidas que en definitiva se pongan en práctica requerirán la APROBACIÓN por parte de la Autoridad Aeronáutica y su cumplimiento, una vez aprobado, será obligatorio para el operador.
- c. La repetición por tres veces en un plazo de 30 días o inferior, de un incidente o riesgo identificado catalogado como de Riesgo Bajo, (Verde) deberá ser reportado.
- d. La repetición por tres veces en un plazo de 90 días o inferior, de un incidente o riesgo identificado catalogado como Riesgo Tolerable, deberá ser reportado.
- e. La DSO establecerá los procedimientos y formularios necesarios para la realización de los reportes y su seguimiento.

9. INDICADORES Y NIVELES DE ALERTA

- a. Los proveedores de servicios desarrollarán los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) del SMS en relación con las expectativas de los indicadores de seguridad operacional del SSP de la DINACIA y con su asesoramiento. Para garantizar la congruencia entre los indicadores de SSP y SMS, la

DINACIA invitará a los proveedores de servicios a participar activamente a en el desarrollo de los SPI del SMS.

- b. De este modo la DINACIA recopilará un banco de SPI del que podrá seleccionar un paquete de indicadores para el control y medición del nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (AloSP) de su SSP.
- c. Se configurarán los objetivos y niveles de alerta asociados y serán revisados a intervalos periódicos, según la tasa promedio y desviación típica (SD) del periodo anterior, según corresponda. Se establecerán las siguientes líneas de alerta para los periodo de control:
 - i. promedio + 1SD:
 - ii. promedio + 2SD
 - iii. promedio + 3SD
- d. El activador del nivel de alerta indicará una tendencia anormal o inaceptable si cualquiera de las siguientes condiciones se cumple en el período de control actual:
 - i. Cualquier punto único está sobre la línea 3 SD
 - ii. 2 puntos consecutivos están sobre la línea 2 SD
 - iii. 3 puntos consecutivos están sobre la línea 1 SD.
- e. Cuando se activa una alerta (posible situación de alto riesgo o fuera de control), se espera una medida de seguimiento correspondiente, como un análisis posterior para determinar la fuente y causa de origen de la tasa de incidente anormal y cualquier medida necesaria para abordar la tendencia inaceptable.