

# SEGURIDAD OPERACIONAL



AÑO 1, NO.1 - ENERO 2014

BOLETÍN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

## PRIORIDADES MUNDIALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA AVIACIÓN CIVIL

- MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA.
- REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES POR IMPACTO CONTRA EL SUELO SIN PÉRDIDA DE CONTROL (CFIT).
- REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES E INCIDENTES POR PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO (LOC-I).



PALABRAS DEL EQUIPO EDITORIAL

3 Bienvenidos a la primera edición del Boletín de Seguridad Operacional del IDAC

NOVEDADES:

4 Sistema de Reporte Voluntario y Confidencial de Seguridad Operacional: SIAGA-RVC

LECCIONES APRENDIDAS:

6 Prioridades Mundiales de Seguridad Operacional en la Aviación Civil

INTERNACIONAL:

13 Seguridad Operacional: Enfocarse en las cosas que van bien

REPORTAJE:

16 ASCA y su participación en la promoción de la cultura positiva de Seguridad Operacional



SEGURIDAD OPERACIONAL

BOLETÍN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Boletín Institucional de Seguridad Operacional, editado por el Equipo Editorial de Seguridad Operacional del IDAC.

Francisco Manzueta {Diseño y Diagramación}

Enero 2014 Edición No.1

Edif. Sede de Navegación Aérea y Control de Vuelo Norge Botello.

Complejo Aeronáutico Dominicano, Punta Caucedo, Provincia Santo Domingo, República Dominicana. Tel.: 809-274-4322

www.idac.gov.do

BIENVENIDOS A LA PRIMERA EDICIÓN DEL BOLETÍN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL IDAC

Este boletín tiene como principal objetivo fomentar el conocimiento e intercambio de información relacionada con la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas, respaldando un cambio de cultura que sustente sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) cada vez más eficaces. El intercambio de información sobre seguridad operacional es un factor clave para la mejora continua de los niveles de seguridad operacional en todas las actividades aeronáuticas. La información de seguridad operacional, especialmente los factores causales y circunstancias operacionales, las lecciones aprendidas y las acciones correctivas deben ser compartidos proactivamente.

Si compartimos las lecciones aprendidas en cada caso, tendremos mejores oportunidades para reaccionar de manera correcta cuando nos enfrentemos con nuevas situaciones en los que la toma de una decisión correcta es esencial. Por eso, este boletín está diseñado para el personal que se encuentra en la primera línea de las operaciones aeronáuticas, que es en definitiva donde la aviación se desarrolla y donde los controles apropiados son puestos en práctica. El lenguaje y el enfoque de este boletín tienen el sentido de poder comunicarse con este



personal, el cual es clave para la seguridad operacional. Principalmente, esperamos que este boletín sirva para establecer una comunicación en doble sentido y que Uds., los que sustentan la seguridad operacional en todos los frentes, puedan entrar en esta conversación de manera activa. Su punto de vista es el recurso más valioso con el que se cuenta para poder enfrentar los retos que las actividades que desarrollamos presentan.

Para ponernos en la misma página, las primeras ediciones del boletín estarán enfocadas en armonizar criterios que son fundamentales para que podamos compartir información y analizarla desde un mismo punto de vista. Iniciaremos tomando como referencia las prioridades mundiales de seguridad operacional de la aviación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), compartiremos información que pueda servir a implementar y armonizar los indicadores de desempeño de seguridad operacional bajo un criterio globalmente aceptado. Si trabajamos juntos, podemos contribuir de una mejor manera a la seguridad de todas las operaciones que realizamos. ●

Equipo Editorial

# Sistema de Reporte Voluntario y Confidencial de Seguridad Operacional: SIAGA-RVC

RVC 1.1.3 Beta

English Español Ir a la página principal

Bienvenido a SIAGA-RVC, el sistema de reporte voluntario y confidencial gestionado por el IDAC. Haga click para más información.

Fecha Actual: 14/01/2014 08:35 AM

Los campos con el símbolo \* son requeridos.

**Detalles del Reporte**

Indique la fecha y hora específica en que se observó el peligro o situación (hora local):   AM

Lugar específico donde se observó el peligro o situación: \*

Digite el lugar específico donde visualizó el peligro o situación.

Descripción del problema, peligro o situación: \*

Digite los detalles del peligro o situación observado.

¿Cómo recomienda usted solucionar el problema?

Si tiene alguna recomendación de como resolver el peligro o situación, digítela aquí.

**Evidencias**

Si tiene algún documento o foto que pueda ser usado como evidencia para apoyar su reporte, por favor agregarlo aquí.

+ Agregar

Nombre

No records found.

**Sus Datos**

Nombre

Formulario de Reporte Vol

ssp.idac.gov.do/SIAGA-RVC/

English Español Ir a la página principal

**Bienvenido a SIAGA-RVC, el sistema de reporte voluntario y confidencial gestionado por el IDAC. Haga click para más información.**

SIAGA-RVC es el sistema de reporte voluntario y confidencial gestionado por la Unidad de Seguimiento a los Accidentes e Incidentes del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la República Dominicana.

Gracias por su interés en el sistema SIAGA-RVC. Agradecemos que haga uso del mismo para notificar solamente asuntos relacionados con la seguridad operacional.

La recopilación y el análisis de toda información que sirva a garantizar la realización segura y regular de toda operación aérea es de vital importancia para el IDAC. En tal sentido, garantizamos que la identidad de las personas que presenten un reporte no será revelada a nadie, a excepción de casos relacionados a un acto criminal.

**Preguntas más frecuentes:**

¿Quién puede hacer un reporte SIAGA-RVC ?

Cualquier persona que cree que tiene información que pueda ayudar a mejorar la seguridad operacional.

¿Qué tipo de información debe informar?

Cualquier cosa que pudiera afectar negativamente a la seguridad operacional, por ejemplo, los incidentes operacionales que pueden no haber sido informados en su momento, los problemas de factores humanos, elementos relacionados con la infraestructura deficiente, dificultades para la presentación de informes obligatorios por parte de los proveedores de servicios o el Estado, etc.

Para más información contáctenos al: e-mail: [ssp@idac.gov.do](mailto:ssp@idac.gov.do)

eddiian Internet access

La información es el insumo fundamental que sustenta la gestión de la seguridad operacional. La recopilación y el análisis de información que sirva a garantizar la realización segura y regular de toda operación aérea es de vital importancia para el IDAC.

Buscar activamente esta información es un proceso que la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana se toma bien en serio.

Reconociendo la importancia que tiene el intercambio de información de seguridad operacional, el IDAC ha desarrollado el Sistema de Reporte Voluntario y Confidencial: SIAGA-RVC, como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), complementando los mecanismos de notificación ya establecidos

SIAGA-RVC es una plataforma web que facilita la recopilación de información sobre las deficiencias de seguridad operacional, reales o posibles, que quizás no sean captadas mediante los mecanismos de notificación obligatoria. Este sistema permite la notificación voluntaria, y confidencial, de aquellos sucesos o circunstancias que pudieran afectar negativamente las operaciones aeronáuticas o simplemente recomendaciones que sirvan a mejorar la seguridad y eficiencia de las mismas. Con esto, se busca ampliar la visión sobre la realidad del desarrollo de las operaciones, aprovechando detalles que sean de

conocimiento del personal que más cerca está de las mismas.

Al combinar los medios de recopilación de información, obligatorio y voluntario, se alimenta una base de datos de seguridad operacional que servirá a todos los componentes del sistema, promoviendo una cultura informada que permita la toma de decisiones basada en data de seguridad operacional, fortaleciendo el desarrollo de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de todos los proveedores de servicio.

El formulario de reporte puede ser completado de manera anónima, o quien reporta puede aportar sus datos para establecer una comunicación de doble vía con el IDAC, lo que serviría para recibir retroalimentación sobre las posibles soluciones o complementar información adicional que mejore el proceso de investigación.

Pueden hacer uso de este sistema de reporte mediante el siguiente enlace: <http://ssp.idac.gov.do/SIAGA-RVC/>

El formulario se explica por sí mismo; Les exhortamos que sean objetivos y específicos en los datos que remitan a través de este, y por favor lo utilicen solamente para asuntos relacionados con la seguridad operacional.

Para más información contáctenos al correo electrónico: [ssp@idac.gov.do](mailto:ssp@idac.gov.do)

# Prioridades Mundiales de **SEGURIDAD OPERACIONAL** en la Aviación Civil

Todos los integrantes del Sistema de Aviación Civil debemos estar en la misma página, armonizando acciones tendentes a hacerla una actividad cada vez más segura, eficiente y sostenible.



La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sigue dando prioridad a acciones en tres áreas de seguridad operacional de la aviación: el mejoramiento de la seguridad operacional en la pista, la reducción del número de accidentes por impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la reducción del número de accidentes e incidentes por pérdida de control en vuelo (LOC-I). Todas estas acciones contribuirán a lograr la prioridad preponderante del Plan Global OACI Para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de reducir continuamente la tasa mundial de accidentes. Estas prioridades deben atenderse a escala mundial, regional y estatal.

Todos los integrantes del sistema de aviación civil debemos estar en la misma página, armonizando acciones tendentes a hacerla una actividad cada vez más segura, eficiente y sostenible. Para esto, y este será el objetivo de las siguientes ediciones de este Boletín, debemos primeramente hablar el mismo lenguaje y saber que llamamos las mismas cosas por los mismos nombres. Dado que estamos en una etapa liderada por la implementación de Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), cuyo desempeño se mide en base a indicadores, queremos presentar las prioridades mundiales de seguridad operacional en la aviación civil en base a describir las situaciones que las caracterizan, dejando pautas que sirvan para mejorar los indicadores de los SMS del sistema nacional.



### 1. MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA.

Los análisis estadísticos han demostrado que los accidentes que se producen en las operaciones en pista son resultado de la confluencia de factores presentes en múltiples aspectos del sistema de aviación. A continuación describimos los eventos más comunes relacionados con la seguridad operacional en la pista, su definición y características principales acorde con la clasificación común de la OACI.

#### ■ CONTACTO ANORMAL CON LA PISTA (ARC)

Cualquier aterrizaje o despegue relacionado con un contacto anormal con la pista o superficie de aterrizaje.

#### ■ FAUNA SALVAJE (WILD)

Colisiones, riesgo de colisiones o maniobras evasivas tomadas por una aeronave para evitar fauna salvaje en el área de movimiento de un aeródromo o helipuerto en uso.

#### ■ COLISIÓN EN TIERRA (GCOL)

Colisión durante el rodaje hacia o desde una pista en uso.

#### ■ SERVICIO EN TIERRA (RAMP).

Sucesos ocurridos durante (o como resultado) de las operaciones de servicio en tierra.

#### ■ SALIDA DE PISTA (RE)

Salida de pista debido a desvío o a haber rebasado la superficie de la pista.

#### ■ INCURSIÓN EN PISTA (RI)

Cualquier suceso en un aeródromo que incluya la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de (una) aeronaves.

#### ■ PÉRDIDA DE CONTROL EN TIERRA (LOC-G)

Pérdida de control de la aeronave mientras ésta se encuentra en tierra.

#### ■ ATERRIZAJES CORTOS/SOBRE PASAR FINAL DE PISTA (USOS)

Un contacto fuera de la pista/helipuerto o helisuperficie.

#### ■ AERÓDROMO (ADRM)

Sucesos relacionados con el diseño, servicio, o funcionalidad del Aeródromo.





## 2. REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES POR IMPACTO CONTRA EL SUELO SIN PÉRDIDA DE CONTROL (CFIT).

El impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) describe un accidente en que una aeronave aeronavegable, bajo control del piloto, impacta el terreno, montaña, u obstáculo. El término fue acuñado por los ingenieros de Boeing a finales de la década del 1970. Generalmente, los pilotos no se percatan del peligro hasta que es ya demasiado tarde.

Los datos sobre accidentes indican que más del 12% de todos los accidentes mortales se atribuyen al impacto contra el suelo sin pérdida de control, un porcentaje desproporcionadamente alto si se considera el conjunto de herramientas e iniciativas disponibles para evitar su ocurrencia. De acuerdo con las cifras de Boeing, la CFIT es un factor predominante en los accidentes de aeronaves, habiendo cobrado al menos 9mil vidas desde el inicio de la era de aeronaves a turbina hasta 1997.

### ■ VUELO CONTROLADO CONTRA O HACIA EL TERRENO (CFIT)

Colisión o casi colisión en vuelo con terreno, agua, u obstáculo sin indicación de pérdida del control.

## 3. REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES E INCIDENTES POR PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO (LOC-I).

Una de las prioridades de la OACI es reducir el número de accidentes por pérdida de control en vuelo (LOC-I). En los últimos ocho años, esta categoría de accidentes provocó más víctimas mortales en las operaciones comerciales regulares que ningún otro tipo, incluidas las incursiones en pista y salidas de pista y los impactos contra el suelo sin pérdida de control. La pérdida de control usualmente ocurre debido a que la aeronave entra en un régimen de vuelo fuera de su perfil normal, generalmente, aunque no siempre, a gran altitud, produciendo sorpresa a la tripulación envuelta.

### ■ PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO (LOC-I)

**Pérdida de control de la aeronave** durante la trayectoria de vuelo o desvío de la misma.

**Pérdida de control en vuelo** es una manifestación extrema de una desviación de la senda de vuelo programada.

La frase “Pérdida de Control” debe cubrir sólo algunos de los casos durante los cuales sucede una desviación de la senda de vuelo programada. ●



Programa de Estudio

## CURSO IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP)



**ASCA** Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas

COMPLEJO AERONÁUTICO DOMINICANO  
Prolongación Ruta 66, Punta Caucedo, Provincia Santo Domingo,  
República Dominicana.

Tel.: 809.633.1100 Ext.: 2258, 2015 y 2707 / info@asca.edu.do

## CURSO IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO -SSP-

Este programa trasmite los nuevos enfoques de gestión de la **Seguridad Operacional de la Aviación Civil** para alcanzar los mayores estándares de eficiencia que garanticen los niveles aceptables de **Seguridad Operacional del Estado**, acorde con las recomendaciones y métodos de la **Organización Aviación Civil Internacional (OACI)**.

*Contamos con instructores expertos en procesos de Implementación que garantizan una capacitación efectiva.*

Visítanos: [www.asca.edu.do](http://www.asca.edu.do)

 **Síguenos en Facebook:**  
Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas

 **Síguenos en Twitter:**  
@infoasca



# Seguridad Operacional

## Enfocarse en las cosas que van bien

La gestión de la seguridad operacional debe moverse del enfoque que trata, exclusivamente, de “minimizar” el impacto de las cosas que van mal, al que se esfuerza por “maximizar” aquellas que van bien. Esta perspectiva es llamada Seguridad Operacional-II (Safety-II) y se relaciona con la habilidad del sistema de lograr sus objetivos en diversas situaciones. Minimizar el impacto de las cosas que van mal sin lugar a dudas es importante, sin embargo esto responde a un guion preestablecido de cómo las cosas deben ser hechas para que salgan bien, que no es necesariamente el que permite el desarrollo del sistema para conseguir nuevas metas.

Un documento publicado por EUROCONTROL titulado “From Safety I to Safety II”, explica las diferencias e implicaciones clave entre los dos enfoques sobre la seguridad operacional. Este documento, presentado inicialmente en septiembre de 2013 en un taller de EUROCONTROL sobre Desempeño Humano, celebrado en Dublín, fue también presentado en la Reunión Regional Europea de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA por sus siglas en inglés), con muy buena acogida por la comunidad de controladores aéreos.

El argumento se centra en la necesidad de reevaluar lo concerniente con la gestión de la seguridad operacional: propiciar un cambio en el enfoque que se centra en

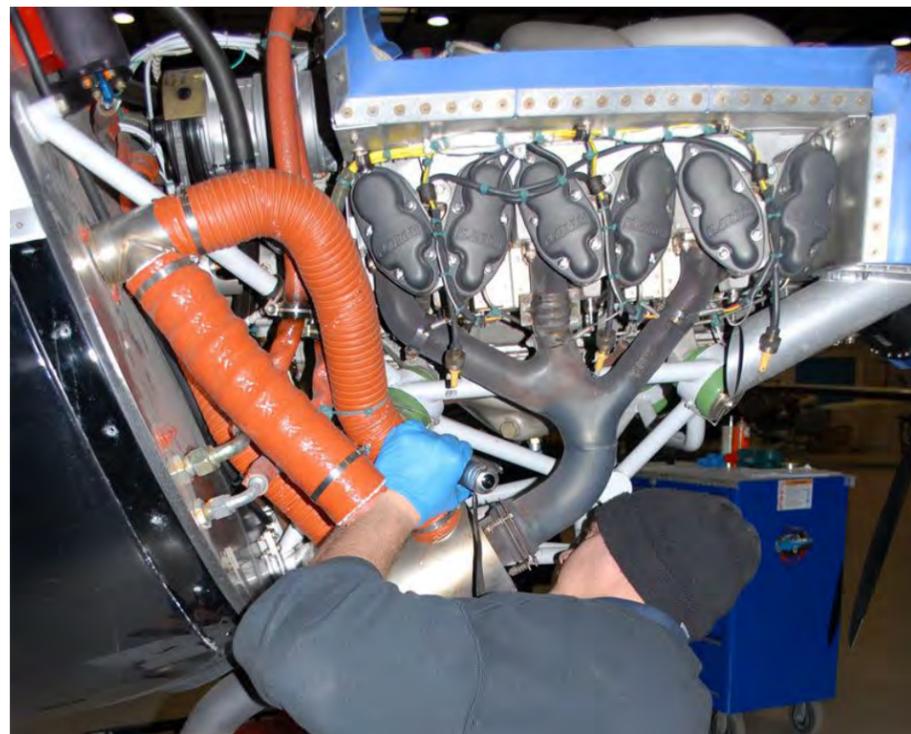
“las pocas cosas que salen mal” (safety I) a un enfoque centrado en maximizar “las cosas que salen bien” (safety II) en las operaciones diarias; Dicho de otra forma, sería más apropiado promover una aproximación balanceada de ambos enfoques.

### SEGURIDAD OPERACIONAL I (SAFETY-I): EVITAR LAS COSAS QUE SALEN MAL

Convencionalmente, la seguridad operacional se define como la condición en la cual los resultados indeseados, tales como incidentes y/o accidentes, o sus causas directas son reducidos al mínimo posible; dado que esta es la primera, y hasta hace muy poco la única, definición de seguridad operacional se le cataloga como Safety-I.

El punto inicial de análisis para la seguridad operacional ha sido la ocurrencia de accidentes (sus consecuencias adversas) o riesgos potenciales identificados (y sus consecuencias potenciales). Las consecuencias adversas, de las cosas que van mal, son usualmente explicadas en razón de sus causas, y la respuesta ha sido eliminar estas causas o contenerlas. Esto ha desarrollado la cultura de seguridad operacional que relaciona causa y efecto. Sin embargo, esto no es del todo apropiado para un ambiente en que las relaciones de causa y efecto no son proporcionales una de otra, ni un indicativo real del desempeño del sistema.

Para ilustrar esto último, tomemos como ejemplo la probabilidad de fallas en el sistema de aviación civil, 1 por cada 10,000 operaciones. Esto significa que podríamos esperar que el sistema falle una vez cada 10,000 operaciones, pero también puede significar que el sistema se comportará acorde con los parámetros aceptados 9,999 veces antes de presentar una falla. El análisis apunta a evitar que por enfocarnos en resolver esa 1 falla, descuidemos las circunstancias que hacen que las cosas salgan bien 9,999 veces.



El reto para la mejora continua en la seguridad operacional, es comprender tanto como sea posible las circunstancias en que las cosas salen bien, y los ajustes del día a día que se hacen para conseguir esto. Sin importar la implícita importancia de que las cosas salgan bien, prestamos poca atención a esto.

#### SEGURIDAD OPERACIONAL II (SAFETY-II): MAXIMIZAR LAS COSAS QUE SALEN BIEN.

De acuerdo con la IATA, cerca de 3 billones de personas volaron con seguridad en 37.5 millones de vuelos en el 2012. Esto significa que cada día, aproximadamente, 100,000 vuelos llegaron de manera segura a su destino. Desafortunadamente, hubo 75 accidentes en el 2012, 15 de ellos con consecuencias fatales. Estos números muestran que un accidente es un evento raro, el equivalente a un accidente cada 500 mil vuelos comerciales.

De manera casi imperceptible, pilotos, controladores aéreos, ingenieros, mecánicos, técnicos, entre otros, hacen posible estos resultados porque ajustan su trabajo a diferentes condiciones de trabajo. Ignoramos esta realidad cuando nos dedicamos a gestionar la seguridad operacional

enfocándonos en analizar las situaciones que salen mal e ignorando la gran cantidad de información que se deriva de aquellas situaciones en que salen bien, y el esfuerzo continuo dedicado a conseguir las metas de operación del sistema.

De aquí se desprende una nueva definición de seguridad operacional, conocida como Safety-II, según la cual seguridad operacional es la condición en la que el número de resultados deseados es tan alto como posible.

Enfocarnos en la falta de seguridad operacional no nos muestra la dirección que debemos tomar para mejorar la seguridad operacional. Primero, debemos reconocer que las cosas salen bien porque las personas son capaces de ajustar su trabajo a las condiciones imperantes, en vez de realizarlo siempre siguiendo un patrón detallado de instrucciones sobre cómo se supone que lo hagan.

Como consecuencia, la base para la definición de seguridad operacional y de gestión de la seguridad operacional debería ser comprender por qué las cosas salen bien, lo que significa comprender de manera detallada las actividades del día a día.

Garantizar que las cosas salgan bien, en la mayor extensión

posible, no puede conseguirse solamente respondiendo a corregir situaciones inusuales en las que las cosas no salen como esperamos. La gestión de la seguridad operacional debe ser proactiva, de manera que las intervenciones se hagan antes de que las desviaciones pasen, al mismo tiempo que se garantiza que se hagan las correcciones que

permiten el funcionamiento sin contratiempos del sistema. La principal ventaja radica en que las intervenciones que se realizan antes de que las cosas salgan mal requieren un mejor esfuerzo, e inversión, que corregir cuando ya es demasiado tarde. Una intervención apropiada sin dudas radica en una mejor inversión del tiempo y los recursos. ●

### EL ENFOQUE COMBINADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

|   | Safety I  | Safety II   |
|---|---|---|
| Definición de Seguridad Operacional.                    | Conseguir que la menor cantidad posible de cosas salgan mal.  | Conseguir que la mayor cantidad posible de cosas salgan bien.   |
| Principios de la Gestión de Seguridad Operacional       | Reactiva, responder cuando algo sale mal o responde a una categorización inaceptable del nivel de riesgo asociado.                          | Proactiva, trata continuamente de anticipar el desarrollo de diferentes eventos.  |
| Factor Humano en la Gestión de la Seguridad Operacional | Los seres humanos son generalmente vistos como el componente principal del riesgo.  | Los seres humanos son vistos como un recurso necesario para la flexibilidad y continuidad sostenible del sistema.   |
| Investigación de Accidentes                             | Los accidentes con causados por fallas en el sistema. El propósito de la investigación es identificar las causas.                           | Las cosas básicamente pasan de la misma forma, sin importar sus resultados. El propósito de la investigación es comprender cómo las cosas generalmente salen bien, como base para explicar cómo ocasionalmente las cosas podrían salir mal. |
| Gestión del Riesgo                                      | Los accidentes con causados por fallas en el sistema. El propósito de la investigación es identificar las causas y factores contribuyentes. | Comprender las condiciones bajo las cuales la variabilidad en el desempeño puede ser difícil de monitorear o controlar.   |



# ASCA Y SU PARTICIPACIÓN EN LA PROMOCIÓN DE LA CULTURA POSITIVA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La industria de la Aviación ha sido uno de los sectores que en los últimos tiempos ha mostrado un crecimiento sostenido y progresivo en la economía mundial, afectando de manera directa a los estados en cuanto a su comercio y transporte. En tal sentido, para que esa industria perdure logrando resguardar los estándares de confianza y rentabilidad se requiere que existan condiciones apropiadas de seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y sostenibilidad en todos los ámbitos.

importantes relacionados con la seguridad operacional requieren de un trabajo exhaustivo en materia de capacitación ya que el factor humano está presente en todos los niveles de cualquier organización vinculada a la aeronáutica.

Es por lo planteado que la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) ha prestado especial atención a todo lo relacionado con la Gestión de la Seguridad Operacional. En adición a toda la plantilla de cursos de formación básica para personal técnico aeronáutico, desde el año 2012 cuando se impartió por primera vez el Curso Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, dirigido a personal de Concesionarios de Aeropuertos y del Ente Regulador, la ASCA ha mantenido una constante provisión de este curso cuyo objetivo está orientado a concientizar a todos los actores directos e indirectos de la aviación sobre el impacto de su adherencia a los procedimientos y la ponderación de los riesgos existentes, algunos de los cuales sencillamente son inherentes a la actividad, razón por la cual deben ser gestionados.

Los diferentes aspectos que implican la existencia de Seguridad Operacional y la transversalidad de este concepto hacen que influya en prácticamente todos los ámbitos de este importante sector que es la aviación. Es en este sentido en el que la Seguridad Operacional al igual que la Capacitación permea todo el sistema y lo orienta hacia los resultados esperados en cada caso.

La reducción del número de accidentes mortales y de la tasa mundial de mortalidad por causa de los mismos, el logro de una disminución significativa de los índices de accidentes, entre otros parámetros

Durante el recién finalizado año 2013, la ASCA amplió su alcance en materia

Durante el recién finalizado año 2013, la ASCA amplió su alcance en materia de Seguridad Operacional, lo cual fue resultado de un análisis de las prioridades de la industria, la cual requería nuevos programas especializados. Como resultado de dicho análisis puso a disposición los cursos: SMS para los Servicios de Navegación Aérea, SMS Avanzado, Gestión de Riesgos de la Seguridad Operacional, Enfoque Basado en Procesos para la Gestión de la Seguridad Operacional, Auditor SMS y Aseguramiento de la Seguridad Operacional.





Para este 2014, la ASCA mantendrá su presencia activa en la impartición de nuevos Programas sobre SMS y SSP dirigidos para personal nacional e internacional, los cuales podrán ser ofrecidos en las instalaciones de la ASCA, así como también en diferentes localidades del país, iniciando en Santiago. Estos programas también estarán disponibles para ser impartido con la modalidad In house a requerimiento de los clientes.

de Seguridad Operacional, lo cual fue resultado de un análisis de las prioridades de la industria, la cual requería nuevos programas especializados. Como resultado de dicho análisis puso a disposición los cursos: SMS para los Servicios de Navegación Aérea, SMS Avanzado, Gestión de Riesgos de La Seguridad Operacional, Enfoque Basado en Procesos para la Gestión de la Seguridad Operacional, Auditor SMS y Aseguramiento de la Seguridad Operacional.

La impartición del Curso Implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado SSP, orientado a personal del Instituto Dominicano de Aviación Civil también ha significado un valioso aporte de ASCA a los planes de desarrollo de esa reconocida organización, la cual ha servido de referencia regional en cuanto a la implementación y seguimientos de los programas SMS. De igual manera este relevante curso ha sido impartido a personal de otras autoridades de aviación civil de la región, como han sido los casos de

Costa Rica, Haití, Brasil y Ecuador.

Al estar ASCA certificada y operando de acuerdo a las especificaciones del programa TRAINIAR Plus de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, resulta coherente la promoción e implementación de programas que implican la normalización o estandarización de las actividades, ya que ese es uno de los principales objetivos del programa, el lograr la estandarización de los técnicos que ejercen una misma función a la vez de elevar sus competencias de manera que impacten positivamente a la organización, aumentando su eficiencia y eficacia.

La participación de personal extranjero, de países como Costa Rica, Brasil, Venezuela, Haití y Ecuador; además de personal de importantes organizaciones nacionales como Aerodom Siglo XXI, Aeropuerto Internacional de la Romana, Aeropuerto Internacional de Santiago, Swissport, Caribe Trans, GECA y Outlook Aviation, en los programas formativos de ASCA sobre SMS y SSP, también significa

que existen vínculos palpables con la industria, quienes validan y aprovechan la calidad de su oferta formativa.

Ante el lanzamiento por parte del IDAC de un agresivo programa de promoción de la Seguridad Operacional entre los operadores y empresas de servicios aeronáuticos, la ASCA se complace en poner a su disposición toda su estructura de capacitación en el entendido de que este será otro éxito del IDAC que repercutirá en beneficios para los usuarios y en sostenimiento de la positiva imagen internacional que tienen los servicios aeronáuticos Dominicanos.

Para este 2014, la ASCA mantendrá su presencia activa en la impartición de nuevos Programas sobre SMS y SSP dirigidos para personal nacional e internacional, los cuales podrán ser ofrecidos en las instalaciones de la ASCA, así como también en diferentes localidades del país, iniciando en Santiago. Estos programas también estarán disponibles para ser impartido con la modalidad In house a requerimiento de los clientes. ●



Ofrecemos cursos especializados en Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional los cuales están disponibles en las instalaciones de la ASCA o en las facilidades de su organización orientados a sus necesidades.

Los diferentes programas proveen los conocimientos y habilidades a los participantes para que puedan dominar los conceptos básicos, avanzados y elementos claves de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional permitiéndoles realizar tareas relacionadas con la implementación del mismo acorde con las normas y métodos recomendados por la OACI.

### Programación de Cursos SMS 2014

| CURSO  | DURACION | LUGAR         |
|--|----------|---------------|
| CURSO SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).      | 40 Horas | ASCA          |
| CURSO AVANZADO DE SMS.   | 40 Horas | ASCA          |
| CURSO ENFOQUE BASADO EN PROCESOS PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL.  | 40 Horas | ASCA          |
| CURSO GESTIÓN DEL RIESGO OPERACIONAL (ORM)                       | 40 Horas | ASCA          |
| CURSO TÉCNICAS DE INSTRUCCIÓN Y FORMACIÓN AUDITOR SMS.           | 40 Horas | ASCA/SANTIAGO |
| CURSO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES.                  | 40 Horas | ASCA          |
| PROCESOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA CALIDAD. | 40 Horas | ASCA          |
| CURSO ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.                 | 40 Horas | ASCA          |



TENEMOS DISPONIBLES MÁS DE 60 CURSOS EN LAS DIFERENTES ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN AERONÁUTICA.

PARA MÁS INFORMACIÓN:

COMPLEJO AERONÁUTICO DOMINICANO

Prolongación Ruta 66, Punta Caucedo, Provincia Santo Domingo, República Dominicana.

Tel.: 809.633.1100 Ext.: 2258, 2015 y 2707.

info@asca.edu.do

Visítanos: [www.asca.edu.do](http://www.asca.edu.do)

**Síguenos en Facebook:**  
Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas

**Síguenos en Twitter:**  
@infoasca

En nuestra  
próxima edición:  
"Mejoramiento de  
la Seguridad Operacional  
en la pista".



# Comunícate con Nosotros

El éxito de esta publicación depende mucho de ti.

- Necesitamos saber ¿Qué opinas de ella?
- ¿Encuentras el contenido apropiado, interesante o aburrido?
- ¿Los tópicos que son tratados se ajustan a la realidad operativa en que te desenvuelves, o no?
- ¿Tienes propuestas de mejora o temas que te gustaría sean tratados?  
¿Te gustaría escribir un artículo en el boletín?
- ¿Te gustan las fotos que hemos usado?  
¿Tienes fotos que te gustaría compartir con nosotros?
- Por favor, dinos lo que piensas; O, quizás mejor, comparte tus experiencias con la comunidad aeronáutica a través nuestro.
- Contamos contigo para hacer que el impacto de esta publicación sea positivo para el sistema de aviación civil.

Por favor, envíanos tu mensaje a:

[jcastro@idac.gov.do](mailto:jcastro@idac.gov.do)

Los mensajes o informaciones que compartas con nosotros  
no serán divulgados sin tu expresa autorización.