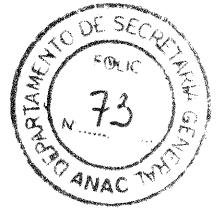


ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



BUENOS AIRES, 12 JUN. 2013

VISTO el Expediente N° S01:390144/2012 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS y el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, y

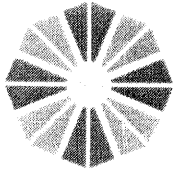
CONSIDERANDO:

Que mediante el expediente citado en el Visto, la Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPCG) de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL propició la modificación de las secciones 119.65, 119.67, 119.69 y 119.71 de la PARTE 119 y de la sección 145.151 de la PARTE 145 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

Que en lo relativo a las secciones de la PARTE 119 mencionadas, esta propuesta de modificación tiene por objetivo darle entidad normativa al puesto de Ejecutivo Responsable fijando las funciones y responsabilidades que, como mínimo, debe poseer.

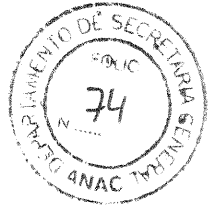
Que la información obtenida como consecuencia de las fases iniciales de implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por proveedores de servicios, advierte sobre la necesidad de modificar los requisitos mínimos que deben satisfacer el Director o el Gerente de Seguridad Operacional, por cuanto aquellos quedaron desactualizados con relación a los propios requeridos en otros documentos aprobados por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Que aún cuando estos requerimientos son también aplicables a la PARTE



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



145, no habían sido incorporados en la misma.

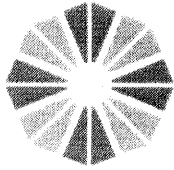
Que asimismo resulta conveniente adecuar los textos de las mencionadas secciones con el fin de establecer con claridad las obligaciones de los proveedores de servicios relativas al SMS.

Que mediante el Artículo 4º del Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007 se aprobó la estructura organizativa de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

Que el Anexo III del referido decreto estableció como responsabilidad primaria de la Unidad de Planificación y Control de Gestión, diseñar, elaborar y actualizar las normas, objetivos, estrategias y políticas de desarrollo de la aviación civil.

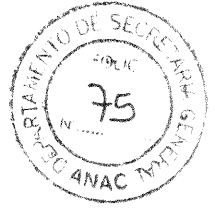
Que en los Anexos 1 (Licencias del Personal), 6 (Operación de Aeronaves), 8 (Aeronavegabilidad), 11 (Servicios de Tránsito Aéreo), 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes) y 14 (Aeródromos) al Convenio de Aviación Civil Internacional suscripto en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por Ley N° 13.891, se estableció la necesidad de que cada Estado Contratante cuente con un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP).

Que el Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional aprobado mediante Resolución ANAC N° 213 de fecha 31 de marzo de 2011 incluye entre sus propuestas, la N° 11.2.- "Desarrollar material de orientación para la instrumentación de SMS para la industria", la N° 11.3.- "Desarrollar la normativa SMS específica para las actividades de provisión de servicios de tránsito aéreo, operación de aeródromos certificados, escuelas de vuelo aprobadas y trabajo aéreo" y la N° 11.4.- "Desarrollar una guía de inspección SMS para las inspecciones de los SMS de los proveedores, todas ellas según el cronograma propuesto en el



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



apéndice 7".

Que por tales motivos, resulta procedente establecer un documento para que los inspectores de la ANAC puedan orientar el grado de implementación de los componentes y elementos del SMS, en observancia a lo establecido en el Documento 9.859 de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

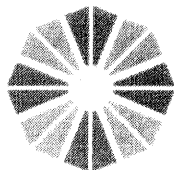
Que en virtud de lo expresado, corresponde a esta Administración Nacional la elaboración de una guía para la orientación de la implementación del SMS para los proveedores de servicios como para los inspectores de la ANAC.

Que asimismo la definición de dichos criterios de interpretación contribuye a la seguridad del sistema en general y atento al dinamismo que el sector conlleva, es menester librar en la UPCG de esta Administración Nacional la aprobación de las pautas de interpretación de la Guía de Orientación del SMS para aquellos casos especiales que requieran el establecimiento de políticas específicas, de acuerdo a las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

Que por tal motivo, corresponde instruir a la UPCG a los efectos de revisar, modificar, adoptar y/o actualizar las pautas de interpretación de la Guía de Orientación para la eficaz implementación del SMS, tanto para los proveedores de servicios como también para los inspectores de la ANAC.

Que resulta necesario, en mérito a la entidad y urgencia de las modificaciones propuestas, no proceder a la apertura del procedimiento previsto por el Decreto N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL ha tomado la intervención que le compete.



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485



Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas en el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

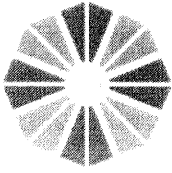
EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Sustitúyase el párrafo (a) de la Sección 119.65 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), el que quedará redactado como sigue:

"(1) Cada titular de un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA) debe contar con suficiente personal de conducción calificado y personal técnico para asegurar el más alto grado de seguridad operacional. El titular del CESA debe contar con personal calificado sirviendo tiempo completo (full time) en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:

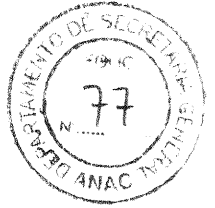
- (i) Ejecutivo Responsable*
- (ii) Director o Gerente de Seguridad Operacional*
- (iii) Director o Gerente de Operaciones*
- (iv) Jefe de Pilotos*
- (v) Director de Área Técnica*
- (vi) Gerente de Aseguramiento de Calidad*
- (vii) Gerente de Mantenimiento*
- (viii) Gerente de Entrenamiento o Instrucción*
- (ix) Gerente de Ingeniería*
- (x) Jefe de Inspección*
- (xi) Jefe de Mantenimiento*
- (xii) Director Médico (si es aplicable)*



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



(2) *La persona que haya sido designada como Ejecutivo Responsable debe poseer las siguientes facultades y responsabilidades:*

- (i) *autoridad final en cuestiones de recursos humanos;*
- (ii) *autoridad final sobre todas las operaciones autorizadas en el certificado;*
- (iii) *autoridad ejecutiva en cuestiones financieras significativas;*
- (iv) *responsabilidad final sobre todos los asuntos de seguridad operacional; y*
- (v) *responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización.*

(3) *La persona que ocupe el puesto de Director de Área Técnica deberá asumir entre sus funciones la de Representante Técnico, en un todo de acuerdo con el Apéndice A de esta Parte."*

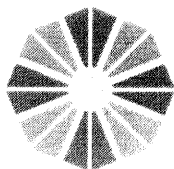
ARTÍCULO 2º.- *Sustitúyase el párrafo (h) de la Sección 119.67 de las RAAC, el que quedará redactado como sigue:*

"Para cumplir funciones de Director o Gerente de Seguridad Operacional o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá:

- (1) *Acreditar experiencia en actividades operativas relacionadas con la provisión de servicios aeronáuticos;*
- (2) *Acreditar capacitación sobre gestión de la seguridad operacional en el medio aeronáutico;*
- (3) *Poseer conocimientos en las actividades asociadas a la provisión de los servicios del Titular del CESA; y*
- (4) *Poseer conocimientos y/o experiencia en sistemas de gestión;"*

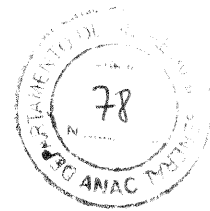
ARTÍCULO 3º.- *Sustitúyase el párrafo (a) de la Sección 119.69 de las RAAC, el que quedará redactado como sigue:*

"(1) Cada titular de un CESA debe tener personal de conducción y personal técnico suficientemente calificado para garantizar el más alto grado de seguridad



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485



operacional. El titular de un CESA debe tener personal calificado desempeñándose en las posiciones siguientes o equivalentes a las mismas:

- (i) Ejecutivo Responsable*
- (ii) Director o Gerente de Seguridad Operacional*
- (iii) Director o Gerente de Operaciones*
- (iv) Jefe de Pilotos*
- (v) Director de Mantenimiento*

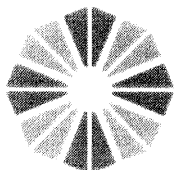
(2) La persona que haya sido designada como Ejecutivo Responsable debe poseer las siguientes facultades y responsabilidades:

- (i) autoridad final en cuestiones de recursos humanos;*
- (ii) autoridad final sobre todas las operaciones autorizadas en el certificado;*
- (iii) autoridad ejecutiva en cuestiones financieras significativas;*
- (iv) responsabilidad final sobre todos los asuntos de seguridad operacional; y*
- (v) responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización.*

(3) La persona que se desempeñe en el puesto de Director o Gerente de Seguridad Operacional podrá ejercer sus funciones en un solo explotador aéreo, no pudiendo hacerlo en igual cargo en otro proveedor de servicios, a menos que, dicho explotador aéreo, posea un taller como parte de la misma organización. No obstante, ello no lo inhibe del libre ejercicio de las demás tareas y funciones profesionales.

(4) La persona que se desempeñe en el puesto de Director de Mantenimiento deberá asumir entre sus funciones, la de Representante Técnico en un todo de acuerdo con el Apéndice B de esta Parte.

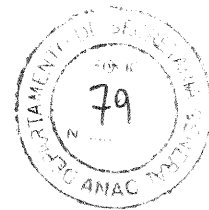
(5) Todo explotador que opere una sola aeronave puede no designar una persona para desempeñarse en el cargo requerido en (a)(1)(iii) y, además, en caso que posea un solo piloto tampoco tiene obligación de designar una persona para



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

485



desempeñarse en el cargo requerido en (a)(1)(iv)."

ARTÍCULO 4º.- Sustitúyase el párrafo (e) de la Sección 119.71 de las RAAC, el que quedará redactado como sigue:

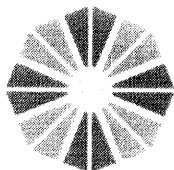
"Para cumplir funciones de Director o Gerente de Seguridad Operacional o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá:

- (1) Acreditar experiencia en actividades operativas relacionadas con la provisión de servicios aeronáuticos;*
- (2) Acreditar capacitación sobre gestión de la seguridad operacional en el medio aeronáutico;*
- (3) Poseer conocimientos en las actividades asociadas a la provisión de los servicios del Titular del CESA; y*
- (4) Poseer conocimientos y/o experiencia en sistemas de gestión;"*

ARTÍCULO 5º.- Sustitúyase el párrafo (a) de la Sección 145.151 de las RAAC, el que quedará redactado como sigue:

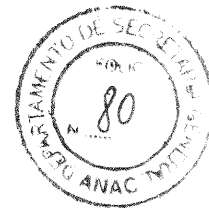
"(1) Designar personal que se desempeñe en las siguientes posiciones o equivalentes a las mismas:

- (i) Ejecutivo Responsable*
 - (ii) Director o Gerente de Seguridad Operacional*
 - (iii) Representante Técnico*
- (2) La persona que haya sido designada como Ejecutivo Responsable debe poseer las siguientes facultades y responsabilidades:*
- (i) autoridad final en cuestiones de recursos humanos;*
 - (ii) autoridad final sobre todas las operaciones autorizadas en el certificado;*
 - (iii) autoridad ejecutiva en cuestiones financieras significativas;*
 - (iv) responsabilidad final sobre todos los asuntos de seguridad operacional; y*

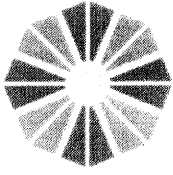


ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485

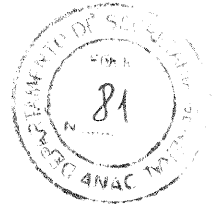


- (v) *responsabilidad directa en la conducción de los asuntos de la organización.*
- (3) *Para cumplir funciones de Director o Gerente de Seguridad Operacional o equivalente, según esta Parte, la persona designada deberá:*
- (i) *Acreditar experiencia en actividades operativas relacionadas con la provisión de servicios aeronáuticos;*
 - (ii) *Acreditar capacitación sobre gestión de la seguridad operacional en el medio aeronáutico;*
 - (iii) *Poseer conocimientos en las actividades asociadas a la provisión de los servicios del Titular del Certificado de Taller Aeronáutico de Reparación; y*
 - (iv) *Poseer conocimientos y/o experiencia en sistemas de gestión;*
 - (v) *Ejercer sus funciones en un solo Taller Aeronáutico de Reparación, no pudiendo desempeñarse en igual cargo en otro proveedor de servicios, a menos que, en el caso de un explotador aéreo, el taller sea parte de la misma organización. No obstante, ello no lo inhibe del libre ejercicio de las demás tareas y funciones profesionales.*
- (4) *La persona designada para que asuma las funciones y responsabilidades de Representante Técnico debe tener experiencia en los métodos y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica para aprobar el retorno al servicio de los artículos después de las inspecciones establecidas por el fabricante y/o por la Autoridad Aeronáutica. Los conocimientos sobre los métodos y procedimientos mencionados serán evaluados de la forma en que la Autoridad Aeronáutica considere apropiada. El Representante Técnico de un TAR puede delegar su función de aprobar el Retorno al Servicio de los artículos, según los alcances del TAR, en personal debidamente autorizado de acuerdo con la sección 145.157. El Representante Técnico de un TAR con Categoría Limitada para efectuar solamente*



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485



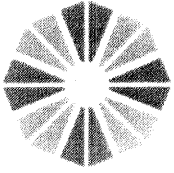
Servicios Especializados que comprendan tareas que no requieran la aprobación para el retorno al servicio de un producto por parte del TAR mencionado queda exceptuado del cumplimiento del Apéndice B de esta Parte en lo referente a título o licencia habilitante, siempre que demuestre la experiencia y capacitación apropiadas en el Servicio Especializado."

ARTÍCULO 6°.- Instrúyase al Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos de la Unidad de Planificación y Control de Gestión de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) a la inmediata incorporación de las modificaciones a las RAAC aprobadas por este acto, a la normativa institucional de la ANAC.

ARTÍCULO 7°.- Apruebáanse las "Pautas de Orientación para la Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)" que como Anexo forma parte de la presente resolución.

ARTÍCULO 8°.- Instrúyase a la Unidad de Planificación y Control de Gestión de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) para que proceda a la revisión, modificación, adaptación y/o actualización periódica de las Pautas de Orientación aprobadas en el artículo precedente, para aquellos casos que requieran el establecimiento de políticas específicas del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Complementariamente, instrúyase a dicha Unidad la responsabilidad de difusión apropiada y oportuna en las áreas, organismos del Estado y organizaciones que deban cumplimentar la implementación del SMS.

ARTÍCULO 9°.- Regístrese, comuníquese a las áreas relacionadas con las actividades en cuestión, publíquese en la Dirección Nacional de Registro Oficial, gírese al Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos de la Unidad de Planificación y Control de Gestión de la ANAC para su inclusión en



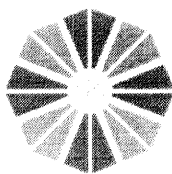
ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil



el Sitio "Web" Institucional de la ANAC (Sección SSP/SMS) y su publicación en la Biblioteca de Normas y Reglamentos y, oportunamente, archívese.

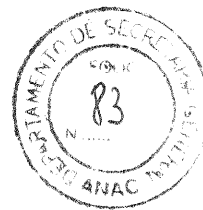
RESOLUCIÓN N° 485

Dr. ALEJANDRO A. GRANADOS
ANAC
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACION CIVIL



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485



ANEXO

Pautas de Orientación para la Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

Como resultado de la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) en las organizaciones de los Explotadores Aéreos y de los Talleres Aeronáuticos de Reparación, se advirtió la necesidad de fijar pautas de interpretación de ciertos aspectos específicos de la normativa aeronáutica para la aplicación de los requerimientos regulatorios en casos especiales. Como resultado de ello, la ANAC ha establecido lo siguiente:

IMPLEMENTACIÓN DE LA FASE I

Durante la Fase I, la normativa argentina requiere mediante las Secciones 121.13, 135.13 y 145.212, que sólo se designen formalmente, a las personas que tendrán los siguientes cargos en la organización del proveedor de servicios:

1. El Ejecutivo Responsable; y
2. El/las personas a cargo de la implementación del SMS.

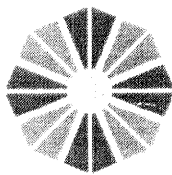
Asimismo, debe interpretarse que la persona encargada de implementar el SMS no debe ser necesariamente la misma que ocupe el puesto de Gerente de Seguridad Operacional (GSO). La implementación del SMS puede ser incluso, delegada a personal externo a la organización del proveedor de servicios.

No obstante, es altamente recomendable que la persona que lidera la implementación del SMS sea la misma que la que proponga el proveedor de servicios como GSO, ya que "no hay nadie mejor para administrar un sistema que aquél que lo haya implementado".

En síntesis, durante la FASE I, la normativa aeronáutica nacional le requiere al proveedor de servicios, que designe quienes llevarán adelante el proceso de implementación de su SMS; debiendo interpretarse que, la persona que ocupará el cargo de GSO podrá ser identificada entre el inicio de la FASE I y la puesta en funcionamiento del SMS. No obstante, las responsabilidades y el perfil de puesto del GSO deben ser parte de los requerimientos de la FASE I.

Si bien la normativa contempla la posibilidad de que una sola persona se aboque a la implementación del SMS en una organización, la cantidad mínima de participantes en la implementación del sistema dependerá del tamaño de la organización del proveedor de servicios y de la complejidad de las actividades que se desarrollan en su organización. Cuanto mayor sea el tamaño y complejidad, mayor será el número de

G
4. 10. 5-



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

485



ANEXO

personas deseable. Es importante resaltar que, en todos los casos, la participación de personal que conozca suficientemente las actividades del proveedor de servicios que estén asociadas a los servicios que éste brinda es esencial en la implementación.

Es importante resaltar que, aunque la implementación haya sido llevada a cabo por terceros, es el Ejecutivo Responsable quien debe rendir cuentas a la ANAC.

En aquellos casos en que un proveedor de servicios tenga una organización certificada para brindar dos tipos de servicios diferentes (tal como es el caso de un explotador aéreo certificado que realiza operaciones según las Partes 121 o 135 y que también posee una organización certificada para brindar mantenimiento bajo la Parte 145) puede implementar un SMS único para toda la organización o dos SMS considerando cada servicio como una actividad individual. Se trata de una decisión del proveedor de servicios, condicionada por factores tales como su estructura organizacional, la modalidad de la provisión de sus servicios y la disponibilidad de recursos.

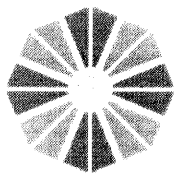
En los casos de los proveedores de servicios que se encuentran en proceso de certificación, podrán recibir el correspondiente Certificado hasta 1° de enero de 2013 aún cuando no hayan cumplido con los requerimientos incluidos en la FASE I de implementación del SMS. Sin embargo, a partir de tal fecha, en el caso de explotadores aéreos, su Certificado solo mantendrá su vigencia si el proveedor de servicios logra la aceptación de la FASE I.

Por otra parte, para los Talleres Aeronáuticos de Reparación, la no aceptación de la FASE I conllevará a la imposibilidad de realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones en aeronaves afectadas a transporte aéreo.

GERENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL (GSO) Y RESPONSABLES DE CADA ÁREA FUNCIONAL

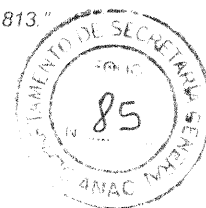
En lo relativo a la relación entre el GSO y los responsables de las diferentes áreas funcionales que integran la organización del proveedor de servicios, el Manual de Fundamentos para la Implementación del SMS aprobado por la ANAC establece que *"La Oficina de Servicios de Gestión de la Seguridad Operacional es independiente y neutral con respecto a las decisiones operativas adoptadas y las actividades operativas puestas en marcha en relación con el apoyo a la provisión de servicios por los gerentes de las áreas funcionales."*

En igual sentido, el Doc. 9859 de la OACI expresa claramente que *"La Oficina de servicios de seguridad es independiente y neutral en términos de los procesos y decisiones adoptadas con respecto a la prestación de servicios por los gerentes de línea de las dependencias operacionales."*



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

485



ANEXO

Si bien en ambos documentos se hace referencia a la estructura (Oficina de servicios de seguridad operacional) del SMS, el elemento 1.3, requiere la designación como personal clave a un Gerente de esa oficina, siendo identificada esta persona según la normativa argentina como el Director/Gerente de Seguridad Operacional. Por lo tanto, la independencia de la Oficina se hace extensiva a la persona que la administra. Por consiguiente, debe interpretarse que en ningún caso el proveedor de servicios puede asignar las funciones y responsabilidades correspondientes al GSO a una persona que se encuentre a cargo de una dependencia de la organización que esté involucrada en las actividades inherentes a la provisión de los servicios que éste presta.

REQUERIMIENTOS PARA EL PERFIL DE PUESTO DEL GERENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL (GSO)

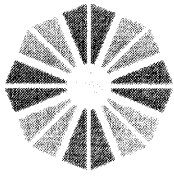
La Parte 119, en sus Secciones 119.65, 119.69 y la Parte 145 en su Sección 145.151 fijan los requisitos que debe satisfacer la persona que es propuesta por el proveedor de servicios para ocupar el puesto de GSO. Con estos requisitos, la normativa busca que la persona que lo cubra, pueda asumir las funciones y responsabilidades reservadas para el mismo dentro del ámbito del SMS.

En concordancia con lo expresado, la Guía para la Evaluación de la Implementación del SMS (Aspecto 1.3.4) y el Doc. 9859 de la OACI (Cap. 8, párrafo 8.6) asignan funciones y responsabilidades a este puesto que conducen a un perfil que claramente requiere, experiencia aeronáutica y conocimientos y/o experiencia en sistemas de gestión.

Adicionalmente, debido a la naturaleza de las funciones que el GSO debe cumplir dentro de la organización a la que pertenece, debe interpretarse que una misma persona no puede desempeñarse como GSO en dos proveedores de servicios simultáneamente. Esta regla no se aplica si el proveedor de servicios tiene certificada su organización para brindar dos tipos de servicios diferentes, como por ej., una línea aérea que además está certificada como Taller Aeronáutico de Reparaciones. En este caso, el proveedor de servicios puede desarrollar un mismo SMS para toda la organización y, por lo tanto, designar como GSO a una misma persona.

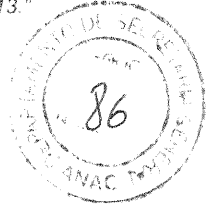
CAPACITACIÓN REQUERIDA

Según el Elemento 4.1 del marco de trabajo del SMS establecido por las RAAC en sus Partes 121, 135 y 145, *"el proveedor de servicios deberá elaborar y mantener un programa de capacitación de seguridad operacional que asegure que el personal está*



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



ANEXO

entrenado y preparado para las tareas del SMS. El alcance del entrenamiento de seguridad (operacional) será el adecuado para cada individuo involucrado con el SMS".

Sobre esto es necesario puntualizar ciertas pautas que orienten con mayor precisión la manera de cumplir con este requerimiento regulatorio. Estas son, a saber:

Fase I

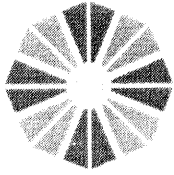
1. Las RAAC no exigen que la/las persona/s que implemente/n el sistema reciban un curso de capacitación formal, sin embargo, resulta obvio que el personal involucrado en la implementación de SMS debe tener la capacitación necesaria para asegurar una implementación satisfactoria del mismo.
2. No existen requisitos formales de capacitación para la Fase I. Los mismos serán una consecuencia del plan de implementación del SMS que cada proveedor de servicios deberá desarrollar y presentar durante la misma.
3. El Ejecutivo Responsable solo deberá recibir una exposición o "briefing" durante la Fase I que le describa, en líneas generales, en qué consiste el SMS, su objetivo y su rol en el mismo. Esta exposición o "briefing" la brindará la persona designada para implementar el SMS.

Fases 2 a 4

1. El Programa de Capacitación no será aprobado por la ANAC. Sin embargo, el personal a cargo de la capacitación interna del proveedor de servicios y quien haya sido designado como Gerente de Seguridad Operacional deberán acreditar capacitación formal aprobada por la ANAC.
2. Como parte del Plan de Implementación el proveedor de servicios deberá presentar este Programa de Capacitación a partir de la Fase 2. Este deberá abarcar a todo el personal de la organización involucrado en el SMS y satisfacer los lineamientos fijados por el Documento 9859 de la OACI. El mencionado Programa de Capacitación será aceptado durante el proceso de implementación del SMS.
3. El nivel de la capacitación que se brindará a cada individuo estará determinado por la naturaleza de su participación en la operación del SMS. Al respecto, se recomienda consultar el Capítulo V del Manual SMS de ANAC y el Capítulo 9 del Doc 9859 de OACI (segunda edición).

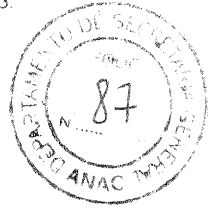
TIEMPO DE RETENCIÓN DE REGISTROS

El SMS es un sistema que abarca todas las actividades relacionadas con la gestión de



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

4 8 5



ANEXO

la seguridad operacional asociadas a la provisión de los servicios de una organización. A partir de información que obtiene de la ejecución de las actividades diarias de entrega de servicios de la organización, el SMS permite tomar decisiones estratégicas sobre adjudicación de recursos. Esto se traduce en que las decisiones que se toman se fundamentan en datos concretos y específicos surgidos en esa organización.

El Manual de Fundamentos para la Implementación del SMS de la ANAC conceptualiza al SMS como un generador que, alimentándose de datos (surgidos del desarrollo de las actividades operativas propias de la industria), los analiza y produce información que permite la toma de decisiones estratégicas para lograr mantener la seguridad operacional en un nivel aceptable. Sin datos, "el generador" no puede alimentar decisiones estratégicas adecuadas.

Adicionalmente, de la lectura del Capítulo III del mencionado Manual se desprende que, para que la Garantía de la Seguridad Operacional contribuya a la mejora continua del SMS, las actividades de vigilancia y control se deben realizar en forma permanente, necesitando contar para ello con la información que el propio SMS recolecta y genera.

El párrafo 30 del Capítulo IV de dicho Manual expresa que *"...todas las actividades de gestión de la seguridad operacional están debidamente documentadas."* También explica que *"...Las actividades de gestión de la seguridad operacional y la subsiguiente experiencia que se acumula como resultado de las mismas están registradas en documentos formales del proveedor de servicios [que] están al alcance de todo el personal involucrado."* Finalmente, explica que *"...Se trata de una situación en la cual la memoria colectiva sobre seguridad operacional del proveedor de servicios reside en una estructura formal y no en las mentes de determinados individuos."*

Lo expresado en los párrafos anteriores impone que toda la información generada por el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que es pertinente para llevar a cabo las acciones asociadas con las dos funciones principales del SMS (la gestión de riesgos de seguridad operacional y la garantía de la seguridad operacional) deberá ser adecuada y convenientemente conservada por el proveedor de servicios por el tiempo que sea necesario.

En función de lo antedicho, el plazo de conservación de la información en ningún caso será inferior a 10 años desde su generación, debiendo disponerse de los medios y tecnología adecuados para asegurar el almacenamiento y la recuperación de tal información toda vez que sea preciso.

Por último, el proveedor de servicios establecerá durante las actividades de implementación de su SMS, como parte del aspecto 1.5.7 de la Guía para la Evaluación de la Implementación del SMS de la ANAC, los tiempos de retención de la información que recolecte y genere su SMS según los criterios expresados más arriba y a satisfacción de la ANAC.