



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional  
Décima Séptima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres  
(RPEAGA/17)**

Etapa previa: sesiones virtuales, 02 de agosto al 15 de setiembre de 2022

Etapa presencial: Lima, Perú, 19 al 23 de setiembre de 2022

---

**Asunto 4:** Revisión del Cuerpo y Apéndices del LAR 153

**Propuesta de inclusión de nuevo Capítulo al LAR 153 con las disposiciones relativas a SMS y exclusión del Apéndice 1, con creación de nueva Circular de Asesoramiento.**

(Presentada por: Marcelo Asakura; Vagner Neto)

**Resumen**

Esta NE consiste en propuesta de inclusión de nuevo Capítulo al LAR 153 con las disposiciones relativas a SMS contenidas en los LAR 139 y 153, considerando los SARPS del Anexo 14 y Anexo 19, Procedimientos del PANS-Aeródromos y orientaciones del Documento 9859 de la OACI. Esta propuesta está alineada con las premisas propuestas por medio de la Nota de Estudio RPEAGA/17-NE/06 y aprobadas por el Panel AGA. Esta Nota de Estudio RPEAGA/17-NE/06-1 trata del cambio en el LAR 153 y la Nota de Estudio RPEAGA/17-NE/06-2, a ser discutida por el Panel AGA, trata del exclusión de las sesiones del LAR 139 con las disposiciones relativas a SMS.

**Referencias**

- Anexo 14, Volumen I, 8va edición de octubre 2018, enmienda 17
- Anexo 19, Segunda edición, julio 2016
- Documento 9981 - PANS Aeródromos, Tercera edición, 2020
- Documento 9859 - Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, Cuarta edición, 2018
- LAR 153, Enmienda 7

**1. Introducción**

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), establecido en virtud del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la misión de optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región, proporcionando asesoría y asistencia con miras a superar los problemas de los Estados con dificultades para el cumplimiento de sus responsabilidades con la vigilancia de la seguridad operacional, así como contribuir, en estrecha coordinación con la OACI, para la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

1.2 Bajo este contexto, el SRVSOP proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados a la implementación efectiva de sus

responsabilidades, funciones y obligaciones respecto a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional en el sistema de aviación civil, en cumplimiento de sus compromisos asumidos en calidad de signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”). Esta asistencia incluye la provisión de documentación que posibilite a los Estados fortalecer los elementos críticos del Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO).

1.3 En ese sentido, el Sistema viene desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que permiten a los Estados miembros contar con requisitos armonizados en base a los Anexos y documentos OACI, así como las mejores prácticas desarrolladas por los Estados miembros y los estándares internacionales en seguridad operacional.

1.4 Por lo tanto, El SRVSOP también tiene la función de “Proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas concernientes a la seguridad operacional de la aviación civil, compatibles con las normas y métodos recomendados pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes”.

1.5 En el contexto de la asistencia a los Estados, un tema que tiene relevancia es la implantación del reglamentos y procedimientos uniformes con vistas a armonizar con las disposiciones de la OACI respecto los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

## 2. Análisis

2.1. Durante las primeras sesiones de la etapa previa de la RPEAGA/17, fue presentada y aprobada por el Panel AGA la NE/06 que propuso reestructuración de las disposiciones de SMS contenidas en el Conjunto LAR AGA. Cuánto al LAR 153 de acuerdo a las premisas:

- Actualizar las disposiciones de acuerdo a los SARPS de las últimas ediciones del Anexo 19, del Anexo 14, del Documento 9981 (PANS-Aeródromos) y del Documento 9859 de la OACI.
- Incorporar y mantener en el los LAR solamente disposiciones/requisitos que visen a armonizar con los SARPS (Anexo 19 y Anexo 14) y Procedimientos del PANS-Aeródromos relativos a SMS.
- Revisar eventuales conflictos o duplicidad de disposiciones relativas a SMS contenidos en el LAR 139 y en el LAR 153.
- Trasladar desde el LAR 139 o mantener en el LAR 153 todas las disposiciones relativas a SMS que estén relacionadas a SARPS o Procedimientos del PANS-AGA que sean normas de funciones del SMS.
- Consolidar en el Capítulo I del LAR 153 (Evaluación de la Seguridad Operacional) los requisitos de SMS, y utilizar el Apéndice 1 solamente para disposiciones que complementen los requisitos y que, por tema de edición, no convengan que estén en el cuerpo del LAR.
- Excluir de los LAR disposiciones relativas a SMS que sean texto de orientación, trasladando a material guía (Circular de Asesoramiento).

2.2. El **Adjunto** a esta Nota de Estudio contiene la propuesta detallada de estructura del nuevo CAPITULO H, “SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)” se propone el para las disposiciones relativas SMS contenidas en el LAR 153.

**3. Acción sugerida**

3.1. Se invita a la Décimo Séptima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos a:

- a) tomar nota de la propuesta presentada en la presente NE;
- b) analizar, discutir y validar, la propuesta de cambios y de incluir nuevo *Capítulo H al LAR 153* con nuevas sesiones, párrafos y respectivas notas, y también excluir el *Apéndice 1 del LAR 153*, de acuerdo a lo presentada en el **Adjunto** de la presente NE;
- c) Solicitar al Comité Técnico que designe una numeración y coordine el desarrollo, revisión y publicación de a la nueva Circular de Asesoramiento SMS para aeródromos, considerando los procedimientos del SRVSOP.
- d) Solicitar al Comité Técnico que prepare texto final de enmienda al LAR 153, incluyendo los cambios propuestos por esta NE y aceptados por el Panel, a ser adjuntada al Informe de la RPEAGA/17.

- FIN

## ADJUNTO

**Propuesta de cambios al LAR 153**

- texto a ser excluido está tachado
- texto a ser incluido está en sombreado
- se incluye entre corchetes “[ ]” comentario respecto la enmienda propuesta

**Índice**

...

**CAPITULO A – GENERALIDADES**

...

**Sección 153.015. Gestión de la operacional (SMS)**

(a) El operador/explotador de aeródromo debe elaborar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), basado a la envergadura de la organización y la complejidad de los productos o servicios proporcionados aceptable a la AAC en el que debe:

- (1) Establecer un marco de trabajo para la implementación del SMS en el aeródromo, en el que describa la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad;
- (2) Determinar y definir las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir todas las actividades en el aeródromo con relación a las operaciones, con seguridad y vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable vigente;

(b) Exigir que todos los usuarios del aeródromo cumplan con el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) implementado; y

(c) Establecer los procedimientos para informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones.

(d) El sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) debe contar con los requerimientos establecidos en el **Apéndice 1 – SMS para aeródromos** del presente LAR.

[trasladar el nuevo capítulo sobre SMS]

...

**CAPITULO H – SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)**

*Nota – En la Circular de Asesoramiento relacionada a este Capítulo figura orientación sobre la implantación de un Sistema De Gestión De La Seguridad Operacional SMS.*

*[trata del Circular con el contenido del apéndice 1 del LAR 153 actualizado con los dispositivos do DOC 9859]*

**Sección 153.1001. Generalidades**

(a) El operador/explotador de aeródromo debe establecer e implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y complejidad de las operaciones que se llevan a cabo en el aeródromo que resulte aceptable a la AAC en el que debe:

- (1) Establecer un marco de trabajo para la implementación del SMS en el aeródromo, en el que describa la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad;
- (2) Determinar y definir las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir todas las actividades en el aeródromo con relación a las operaciones, con seguridad y vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable vigente;

[referencia párrafo 4.1.1(b) del Anexo 19 y párrafo 2.2.2 del PANS, antiguo contenido del LAR 153, y 139.315(a)(1) del LAR 139]

- (3) Establecer una coordinación del explotador de aeródromo con el explotador de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones.

*[referencia párrafo 2.4.2.1 del PANS, y subpárrafo 139.315(a)(3) del LAR 139]*

(b) Exigir que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan los requisitos de seguridad operacional del explotador de aeródromo.

*[referencia párrafo 2.4.2.2 del PANS]*

(c) Establecer los procedimientos para informar a la AAC inmediatamente sobre todo accidente, incidentes graves, entre ellos:

- (1) salidas de pista;
- (2) aterrizajes demasiado cortos;
- (3) incursiones en la pista;
- (4) aterrizaje o despegue en una calle de rodaje; y
- (5) sucesos relacionados con choques con fauna silvestre.

(d) Además de los accidentes e incidentes graves, el operador de aeródromo debe comunicar los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos:

- (1) sucesos relacionados con objetos extraños (FOD) y daños producidos por objetos extraños;
- (2) otras salidas (de calle de rodaje o plataforma);
- (3) otras incursiones (en calle de rodaje o plataforma); y
- (4) colisiones en tierra.

*[referencia párrafos 2.4.3.1 a 2.4.3.3 del PANS]*

(e) Los explotadores de aeródromos deben coordinar con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, las agencias de servicios de escala, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos críticos correspondientes sea más completa y precisa

*[referencia párrafo 2.4.3.5 del PANS]*

### **Sección 153.1005. Marco del SMS en Aeródromos**

(a) El operador de aeródromo debe establecer un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, y dicho sistema deberá incluir:

- (1) Política y objetivos de seguridad operacional
  - (i) Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección
  - (ii) Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional
  - (iii) Designación del personal clave de seguridad operacional
  - (iv) Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias
  - (v) Documentación del SMS
- (2) Gestión de riesgos de seguridad operacional
  - (i) Identificación de peligros
  - (ii) Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional
- (3) Garantía de seguridad operacional
  - (i) Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional
  - (ii) Gestión de cambio
  - (iii) Mejora continua del SMS
- (4) Promoción de seguridad operacional
  - (i) Instrucción y educación
  - (ii) Comunicación de la seguridad operacional.

*[referencia párrafo 4.1.1(a) del Anexo 19 y generalidades del Apéndice 2 del Anexo 19, trasladado también desde el LAR 139 Apéndice 5, Parte 5, b. y b.1.]*

### **Sección 153.1010. Política y objetivos de seguridad operacional**

(a) El operador de aeródromo debe definir la política de seguridad operacional de la organización. La política de seguridad operacional, entre otras cosas, incluye:

- (1) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
- (2) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;
- (3) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
- (4) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;
- (5) estará firmada por el directivo responsable de la organización;
- (6) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
- (7) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.

*[referenciapárrafo 1.1.1 del Apéndice 2 del Anexo 19, y con Apéndice 1 del Capítulo 2 PANS 3.2, a), 1)]*

(b) El operador de aeródromo debe establecer los objetivos de seguridad operacional para el SMS, los cuales deben estar relacionados con los indicadores de desempeño de seguridad operacional, metas de desempeño de seguridad operacional y requisitos mínimos de cumplimiento normativo. Los objetivos de seguridad deben:

- (1) constituirán la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1.2;
- (2) reflejarán el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
- (3) se comunicarán a toda la organización; y
- (4) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.

*[referencia párrafo 1.1.2 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(c) El operador de aeródromo debe establecer obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional y incluyendo:

- (1) identificar al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;
- (2) definirá claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;
- (3) determinar las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
- (4) documentará y comunicará la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
- (5) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.

*[referencia sección 1.2 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(d) El operador de aeródromo debe designar un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS.

Nota - Dependiendo de la dimensión del operador de aeródromo de servicios y la complejidad de sus productos o servicios de aviación, las responsabilidades de la implantación y el mantenimiento del SMS pueden asignarse a una o más personas que desempeñen la función de gerente de seguridad operacional, como su única función o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no ocasione conflictos de intereses.

*[referencia sección 1.3 del Apéndice 2 del Anexo 19, y del PANS-AGA Apéndice 1 del Capítulo 2, 3.2, a), 2); trasladado también del LAR 139 Apéndice 5, Parte 5, b.2. y b.3.]*

(1) el gerente de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo.

(2) es posible que la AAC considere los criterios para evaluar la estructura del SMS del explotador a la dimensión de dicho explotador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional.

*[referencia PANS, Apéndice 1 del Capítulo 2, 3.2, b)]*

(e) El operador de aeródromo debe a quien se le exige que establezca y mantenga un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.

*[referencia sección 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(f) El operador de aeródromo debe elaborar y mantener un manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMSM) y su contenido debe incluir:

- (1) su política y objetivos de seguridad operacional;
- (2) sus requisitos del SMS;
- (3) sus procesos y procedimientos del SMS; y
- (4) su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.

(g) El proveedor de servicios preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

*[referencia sección 1.5 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

#### **Sección 153.1015. Gestión de riesgos de seguridad operacional**

(a) El operador de aeródromo debe definir y mantener un proceso para identificar los peligros relativos a infraestructura, los sistemas o los procedimientos operacionales. Se realiza la identificación de peligros considerando:

- (1) factores causales de accidentes y sucesos críticos sobre la base de un análisis sencillo de la causalidad de las bases de datos sobre accidentes e incidentes disponibles;
- (2) sucesos que se hayan producido en circunstancias similares o que son posteriores a la solución de un problema de seguridad operacional similar; y
- (3) nuevos peligros que puedan surgir antes de la implantación de los cambios planificados o durante ese proceso.

*[referencia párrafo 2.1.1 del Apéndice 2 del Anexo 19, con PANS 3.4.3]*

(b) La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

*[referencia párrafo 2.1.2 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(c) El operador de aeródromos debe asegurarse de que el personal que lleve a cabo el análisis de los sucesos de seguridad operacional sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.

*[referencia párrafo 2.4.3.4 del PANS]*

(d) El operador de aeródromo debe definir y mantener un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

*[referencia sección 2.2 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(1) evaluación debe permitir determinar la gravedad de una consecuencia (efecto en la seguridad de las operaciones de que se trate) y la probabilidad de que se produzca esa consecuencia.

(2) una vez identificada y analizada la causa de cada peligro y evaluadas la gravedad y probabilidad de que se produzca, debe asegurarse la gestión apropiada de todos los riesgos conexos.

(3) en la gestión de todos los riesgos debe ser seguir un plan para la implantación de las medidas de mitigación identificadas con plazos, responsabilidades respecto de las medidas de mitigación y medidas de control que tal vez se definan y apliquen a fin de hacer un seguimiento de la eficacia de las medidas de mitigación.

*[referencia párrafo 3.4.4 del PANS]*

#### **Sección 153.1020. Garantía de seguridad operacional**

(a) El operador de aeródromo debe desarrollar y mantener los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.

(1) El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.

(2) El operador/explotador de aeródromo debe organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorias deben abarcar las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado.

(i) Los informes de las auditorías internas y notificaciones sobre seguridad operacional realizados por el operador/explotador del aeródromo, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorias e inspecciones.

(ii) La AAC podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas.

*[referencia sección 3.1 del Apéndice 2 del Anexo 19, y 139.320 del LAR139]*

(b) El operador de aeródromo debe definir y mantener un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.

Nota - Los cambios en un aeródromo pueden consistir en cambios de procedimientos, equipos, infraestructuras y operaciones especiales

*[referencia sección 3.2 del Apéndice 2 del Anexo 19, y párrafo 2.4.4.1 del PANS]*

(1) Se efectuará una evaluación de la seguridad operacional a fin de identificar peligros y proponer medidas de mitigación para todo cambio que tenga repercusiones en las operaciones del aeródromo.

Nota - Los cambios relativos a las tareas de rutina se establecen y administran mediante procedimientos, instrucción, presentación de comentarios y exámenes específicos; por eso, no han de evaluarse esas tareas por medio de toda la metodología para evaluación de la seguridad operacional.

Nota - Tareas de rutina pueden consistir en: inspeccionar el área de movimientos; cortar el césped que cubre las franjas de la pista; barrer las áreas de plataforma; hacer tareas menores y periódicas de mantenimiento de pistas, calles de rodaje, ayudas visuales y sistemas de radionavegación y eléctricos.

Nota - No obstante, no es posible considerar que un cambio relativo a una tarea de rutina para la cual no se disponen suficientes comentarios tenga la madurez necesaria. Por lo tanto, debe efectuarse una evaluación de la seguridad operacional empleando toda la metodología.

(2) Además de otros, siempre debe efectuarse una evaluación de la seguridad operacional para todo cambio que tenga lugar en las operaciones del aeródromo,



- a) cambios en las características de las infraestructuras o los equipos;
- b) cambios en las características de las instalaciones y los sistemas ubicados en el área de movimientos;
- c) cambios en las operaciones de pista (por ejemplo, tipo de aproximación, infraestructura de la pista, puntos de espera);
- d) cambios en las redes del aeródromo (p.ej., red eléctrica y de telecomunicaciones);
- e) cambios que afectan a las condiciones especificadas en el certificado de aeródromo;
- f) cambios a largo plazo relativos a terceros contratados;
- g) cambios en la estructura organizacional del aeródromo; y
- h) cambios en los procedimientos operacionales del aeródromo.

*[referencia párrafos 2.4.4.2 y 2.4.4.3 del PANS]*

(c) El operador de aeródromo debe observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.

*[referencia sección 3.3 del Apéndice 2 del Anexo 19]*

(d) Es preciso utilizar los medios apropiados para controlar el cumplimiento por terceros de las disposiciones de seguridad operacional establecidas por el explotador de aeródromo para todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves.

*[referencia párrafo 2.4.6 del PANS]*

#### **Sección 153.1025. Promoción de la seguridad operacional**

(a) El operador de aeródromo debe crear y mantener un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.

(1) El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.

(b) El operador de aeródromo debe crear y mantener un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:

(1) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;

(2) difunda información crítica para la seguridad operacional;

(3) explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y

(4) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

*[referencia sección 4. del Apéndice 2 del Anexo 19]*

#### **APÉNDICE 1 SMS PARA AERÓDROMOS**

*Nota.- Las disposiciones del Apéndice 1 se trasladarán a la Circular de Asesoramiento.*