

PROPUESTA DE ENMIENDA AL LAR 91**NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA**

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

el texto que ha de suprimirse aparece tachado	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
el texto que ha de suprimirse aparece tachado y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general

Parte I: Aeronaves

Capítulo A: Generalidades

91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

...

Crédito operacional. Crédito autorizado para operaciones con una aeronave avanzada que posibilita un mínimo de utilización de aeródromo más bajo del que se autorizaría normalmente si se realizara con una aeronave básica, teniendo en cuenta el rendimiento que tienen los sistemas de la aeronave avanzada al utilizar la infraestructura externa disponible.

Datos ~~desobre~~ seguridad operacional. Conjunto de hechos ~~o valores~~ definidos ~~o conjunto de valores de seguridad operacional~~ recopilados ~~de diversas fuentes de aviación~~ con fines de referencia, procesamiento o análisis ~~que se utilizan~~ ~~podrían usarse~~ para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota. — Dichos datos de seguridad operacional se recogen de actividades proactivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, entre ellas las siguientes:

- a) investigaciones de accidentes o incidentes;*
- b) notificaciones de seguridad operacional;*
- c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;*
- d) supervisión de la eficiencia operacional;*
- e) inspecciones, auditorías, constataciones; o*
- f) estudios y exámenes de seguridad operacional.*

Declaración de combustible mínimo. Es la declaración que debe efectuar un piloto cuando alcanza una cantidad de combustible remanente a partir de la cual, de persistir las demoras, la aeronave aterrizará con un nivel de combustible por debajo de la reserva final; y que, de persistir esas demoras, podría desencadenar una declaración de “MAY DAY Combustible”.

...

Día calendario. Lapso de tiempo o período de tiempo transcurrido, que utiliza el Tiempo universal coordinado (UTC) o la hora local, que empieza a la medianoche y termina 24 horas después en la siguiente medianoche.

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD). Cualquiera de los tres ~~(3)~~ tipos de aparatos que se describen a continuación, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- (1) *Simulador de vuelo (FFS)*, que proporciona una representación exacta del puesto de ~~mando~~ ~~pilotaje~~ de un tipo particular de aeronave, ~~o una representación exacta del RPAS,~~ hasta el punto de que simula ~~positivamente~~ con fidelidad las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el ~~medio ambiente~~ ~~entorno~~ normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- (2) *Entrenador para procedimientos de vuelo (FTD)*, que reproduce con toda fidelidad ~~el medio ambiente~~ ~~un entorno~~ del puesto de pilotaje ~~o un entorno de RPAS~~ y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y

sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

- (3) *Entrenador básico de vuelo por instrumentos (ATD)*, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo o el entorno de RPAS, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.

...

Estado de diseño de la modificación. Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

...

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional. ~~Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.~~ Métrica que se usa para medir y monitorear el rendimiento en seguridad operacional del Estado o proveedor de servicios, que incluye sus avances hacia el logro de un objetivo de seguridad operacional.

Información de tránsito. Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Información sobre seguridad operacional. Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto ~~a fin de que sea de utilidad~~ para fines de gestión de la seguridad operacional y el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional.

Inspector del explotador (IDE) (simulador). Una persona quien está calificada para conducir una evaluación, pero sólo en un simulador de vuelo o en un entrenador para procedimientos de vuelo de un tipo de aeronave en particular para un explotador.

Inspector del explotador (aviónaeronave). Una persona calificada y vigente en la operación de la ~~aviónaeronave~~ relacionada, ~~quien~~ está calificada y permitida a conducir evaluaciones en una ~~aviónaeronave~~, simulador de vuelo, o en un entrenador para procedimientos de vuelo de un tipo particular de ~~aviónaeronave~~ para el explotador.

Información meteorológica. Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

...

Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- (1) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete (7) días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;
- (2) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);
- (3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones;
- (4) ocasione daños a cualquier órgano interno;

- (5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (6) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Libro de a bordo (bitácora de vuelo). Un formulario firmado por el Piloto al mando (PIC) de cada vuelo, el cual debe contener: la nacionalidad y matrícula del avión la aeronave; fecha; nombres de los tripulantes; asignación de obligaciones a los tripulantes; lugar de salida; lugar de llegada; hora de salida; hora de llegada; horas de vuelo; naturaleza del vuelo (regular o no regular); incidentes, observaciones, en caso de haberlos y la firma del PIC.

Límite de autorización. Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo.

...

Manual de vuelo. Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo, para la operación segura de la aeronave.

~~**Mejores prácticas de la industria.** Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.~~

Nota. — los Estados pueden aceptar y hacer mención a las mejores prácticas de la industria al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo 6, Parte II.

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un peligro importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Nota 1. — Las mercancías peligrosas están clasificadas en el Anexo 18, Capítulo 3.

Nota 2. — Las Instrucciones Técnicas se encuentran establecidas en el Doc 9284 de la OACI.

Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir; en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional en un período de tiempo determinado ~~que coincide con los objetivos de seguridad operacional.~~

Miembro de la tripulación de cabina. Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

...

Norma consensuada. Para los propósitos de certificación de una aeronave deportiva liviana, una norma acordada desarrollada por la industria, que se aplica al diseño, producción y aeronavegabilidad de la aeronave. Incluye, aunque no limitado a, normas para el diseño y performance de la aeronave, equipamiento requerido, sistemas de garantía de la calidad del fabricante, procedimientos de verificación de aceptación de producción, instrucciones de operación, procedimientos de mantenimiento e inspección, identificación y registro de modificaciones mayores y alteraciones mayores, y mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Objetivo de seguridad operacional. Declaración relativa al resultado de seguridad operacional que se persigue.

Observador RPA. Una persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien, mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la

realización segura del vuelo.

...

Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP). Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

- (1) Procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA). Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A;

Nota. – Los procedimientos de aproximación que no son de precisión pueden ejecutarse aplicando la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA). Las CDFA con guía VNAV de asesoramiento calculada por el equipo de a bordo se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 3D. Las CDFA con cálculo manual de la velocidad vertical de descenso requerida se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 2D. En los PANS-OPS (Doc 8168), Volumen I, Parte II, Sección 5, se proporciona más información sobre las CDFA.

- (2) Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV). Procedimiento de aproximación por instrumentos de navegación basada en la performance (PBN) diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A; y
- (3) Procedimientos de aproximación de precisión (PA). Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS CAT I) diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipos A y B.

~~**Programa estatal de seguridad operacional (SSP).** Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.~~

Programa de mantenimiento. Documento que describe las tareas concretas de mantenimiento programadas y la frecuencia con que han de efectuarse y procedimientos conexos, por ejemplo, el programa de fiabilidad, que se requieren para la seguridad de las operaciones de aquellas aeronaves a las que se aplique el programa.

...

Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Registros que se relacionan con el estado en que se encuentra el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices o piezas conexas.

~~**Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Logro o efecto medible de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas o indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.~~

Reparación. Restauración de una aeronave o componente de aeronave a su condición de aeronavegabilidad, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad, cuando ésta haya sufrido daños o desgaste por el uso.

...

- (b) **Abreviaturas.** Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

...

ATC Control de tránsito aéreo

ATD Entrenador de vuelo por instrumentos

ATM Gestión del tránsito aéreo

...

FPL	Plan de vuelo presentado
FSTD	Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo
ft	Pie

...

Parte II – Aviones grandes y turborreactores

Capítulo A: Generalidades

...

91.1815 Gestión de la seguridad operacional

(a) El explotador establecerá y ~~mantendrá~~ ~~se ajuste al alcance y complejidad de su operación.~~ gestionará un sistema de seguridad operacional (SMS) que

(1) abarque el ámbito definido de sus operaciones; y

(2) se complemente con una descripción de la operación que incluya la identificación de las interfaces organizacionales pertinentes.

(b) Para la implantación de su SMS, el explotador utilizará como guía el Apéndice D de esta parte.

...

Capítulo F: Tripulación de vuelo

...

91.2640 Experiencia reciente – Piloto al mando

El explotador no asignará a un piloto para que actúe como piloto al mando de un avión, a menos que dicho piloto haya hecho como mínimo tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes en los 90 días precedentes en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a ~~ese~~ **es**ta efecto.

...

Apéndice D

~~Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional~~

Nota 1. — En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura orientación sobre la implantación de un marco para un SMS.

~~En este apéndice se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro (4) componentes y 12 elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:~~

- ~~(1) — Política y objetivos de seguridad operacional~~
 - ~~(1.1) — Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección~~
 - ~~(1.2) — Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional~~
 - ~~(1.3) — Designación del personal clave de seguridad operacional~~
 - ~~(1.4) — Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias~~
 - ~~(1.5) — Documentación SMS~~
- ~~(2) — Gestión de riesgos de seguridad operacional~~
 - ~~(2.1) — Identificación de peligros~~
 - ~~(2.2) — Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional~~
- ~~(3) — Aseguramiento de la seguridad operacional~~
 - ~~(3.1) — Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad~~
 - ~~(3.2) — Gestión del cambio~~
 - ~~(3.3) — Mejora continua del SMS~~
- ~~(4) — Promoción de la seguridad operacional~~
 - ~~(4.1) — Instrucción y educación~~
 - ~~(4.2) — Comunicación de la seguridad operacional~~

~~(1) — Política y objetivos de seguridad operacional:~~

~~(1.1) — Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección:~~

~~El proveedor de servicios definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:~~

- ~~a) — reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional;~~
- ~~b) — incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;~~
- ~~c) — incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;~~
- ~~d) — 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;~~
- ~~e) — estará firmada por el directivo responsable de la organización;~~
- ~~f) — se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y~~

- ~~g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.~~

~~(1.2) Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional:~~

~~El proveedor de servicios:~~

- ~~(a) identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la responsabilidad funcional y obligación de rendición de cuentas definitivas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS;~~
- ~~(b) 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;~~
- ~~(c) determinará la obligación de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;~~
- ~~(d) documentará y comunicará la información relativa a las responsabilidades funcionales, la obligación de rendición de cuentas y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y~~
- ~~(e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.~~

~~(1.3) Designación del personal clave de seguridad operacional:~~

~~El proveedor de servicios designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.~~

~~(1.4) Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias:~~

~~El proveedor de servicios 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.~~

~~(1.5) Documentación SMS:~~

~~(1.5.1) El proveedor de servicios elaborará un plan de implantación del SMS, aprobado formalmente por la organización, en el que se definirá el enfoque de la organización respecto de la gestión de la seguridad operacional, de manera que se cumplan los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.~~

~~(1.5.2) El proveedor de servicios preparará y mantendrá documentación SMS en la que describa:~~

- ~~(a) su política y objetivos de seguridad operacional;~~
- ~~(b) sus requisitos del SMS;~~
- ~~(c) sus procesos y procedimientos del SMS;~~
- ~~(d) sus obligaciones de rendición de cuentas, responsabilidades funcionales y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS; y~~
- ~~(e) sus resultados esperados del SMS.~~

~~(1.5.3) El proveedor de servicios preparará y mantendrá un manual SMS como parte de su documentación SMS.~~

~~(2) Gestión de riesgos de seguridad operacional:~~

~~(2.1) Identificación de peligros:~~

- ~~(2.1.1) El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.~~
- ~~(2.1.2) La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos, preventivos y de predicción para recopilar datos sobre seguridad operacional.~~
- ~~(2.2) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional:~~
- ~~El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.~~
- ~~(3) Aseguramiento de la seguridad operacional:~~
- ~~(3.1) Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional:~~
- ~~(3.1.1) El proveedor de servicios desarrollará y mantendrá 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.~~
- ~~(3.1.2) 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.~~
- ~~(3.2) Gestión del cambio:~~
- ~~El proveedor de servicios definirá y mantendrá 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.~~
- ~~(3.3) Mejora continua del SMS:~~
- ~~El proveedor de servicios observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para permitir el mejoramiento continuo del rendimiento general del SMS.~~
- ~~(4) Promoción de la seguridad operacional:~~
- ~~(4.1) Instrucción y educación:~~
- ~~(4.1.1) El proveedor de servicios creará y mantendrá 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.~~
- ~~(4.1.2) El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.~~
- ~~(4.2) Comunicación de la seguridad operacional:~~
- ~~El proveedor de servicios creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:~~
- ~~(a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;~~
- ~~(b) difunda información crítica para la seguridad operacional;~~
- ~~(c) explique por qué se toman determinadas medidas de seguridad operacional; y~~
- ~~(d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.~~

Nota. – En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la implantación de un marco para un SMS.

En este apéndice se especifica el marco para la implantación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro (4) componentes y 12 elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:

1. Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)

1.1. Compromiso de la dirección

1.1.1. El explotador de servicios aéreos definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:

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

1.1.2. Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el explotador de servicios aéreos definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional:

- a) constituirán la base para la medición y el monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1;
- b) reflejarán el compromiso del explotador de servicios aéreos de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
- c) se comunicarán a toda la organización; y
- d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el explotador de servicios aéreos.

1.2. Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional

El explotador de servicios aéreos:

- a) identificará 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;
- b) 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;
- c) determinará las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;

- d) 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
- e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.

1.3. Designación del personal clave de seguridad operacional

El explotador de servicios aéreos designará un gerente de seguridad operacional que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS.

1.4. Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias

El explotador de servicios aéreos, que deberá establecer y mantener 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.

1.5. Documentación SMS

1.5.1. El explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá un manual de SMS en el que se describa:

- a) su política, objetivos y recursos de seguridad operacional;
- b) sus requisitos del SMS;
- c) sus procesos y procedimientos del SMS; y
- d) sus obligaciones de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.

1.5.2. El explotador de servicios aéreos preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

2. Gestión de riesgos de seguridad operacional (Componente 2 del SMS)

2.1. Identificación de peligros

2.1.1. El explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso para identificar los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación, incluidos los peligros relacionados con las interfaces internas y externas.

2.1.2. La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

2.2. Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional

El explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

3. Aseguramiento de la seguridad operacional (Componente 3 del SMS)

3.1. Medición y monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional

El explotador de servicios aéreos establecerá medios para:

- a) medir y monitorear el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
- b) medir y monitorear el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad operacional; y
- c) validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional.

3.2. Gestión del cambio

El explotador de servicios aéreos definirá y mantendrá 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.

3.3. Mejora continua del SMS

El explotador de servicios aéreos observará y evaluará la eficacia de sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.

4. Promoción de la seguridad operacional (Componente 4 del SMS)**4.1. Instrucción y educación**

4.1.1. El explotador de servicios aéreos creará y mantendrá 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.

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

4.2. Comunicación de la seguridad operacional

El explotador de servicios aéreos creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional, que:

- a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;
- b) difunda información crítica para la seguridad operacional;
- c) explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y
- d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.
