 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 1 de 12</b>

### 1 PROPOSITO:

La presente circular es el instrumento de orientación sobre la aplicación del reglamento RAC 219; tiene como fin complementar y facilitar la comprensión de la reglamentación señalada en referencia a los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).

Esta CI se constituye como un procedimiento informativo de carácter técnico generado por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil. En ningún momento este procedimiento exime al solicitante de cumplir con las disposiciones vigentes y los requisitos de la regulación nacional, solicitados por la UAEAC.


### 2. APLICABILIDAD:

La presente Circular aplica a todas las organizaciones que provean servicios a la aviación, que están incluidas en el Reglamento RAC 219 (Sección 219.005) quienes, en cumplimiento de dicha norma y de aquellas normas aquellas que aborden la implementación de los Sistemas de gestión de Seguridad Operacional – SMS –, deben establecer mecanismos y procedimientos estandarizados.

### 3. ABREVIATURAS:

A menos que sea definido de otra forma en esta CI, todas las definiciones y abreviaturas tiene igual significado que aquellas mencionadas en el capítulo II del RAC 1. Se han incluido algunas abreviaturas dentro de aquellas listadas a continuación, que son aplicables específicamente al contenido de este documento:

- ✓ **RAC:** Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- ✓ **SMS:** Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, (*Safety Management System*).
- ✓ **SPI:** Indicadores de desempeño en materia de Seguridad Operacional (*Safety Performance Indicators*).
- ✓ **KPI** Indicadores de gestión del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. (*Key Performance Indicators*)
- ✓ **SSP:** Programa Estatal de Seguridad Operacional (*State Safety Program*). En Colombia se denomina PEGASO – por sus siglas para Programa del Estado para la Gestión de Autoridad en Seguridad Operacional.
- ✓ **TARE:** Taller Aeronáutico de Reparación Extranjero.

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 2 de 12</b>

#### 4. ANTECEDENTES:

El principal antecedente es la orientación de la OACI respecto a que los Estados deben desarrollar textos de orientación y procedimientos de carácter técnico actualizados sobre seguridad operacional; consecuentemente, esta circular se apoya en los lineamientos establecido por la OACI tanto en el Documento 9859 (3ª y 4ª. Ed) como en el Anexo 19, 1ª enmienda (2ª edición).

También son antecedentes de la presente circular los reglamentos sobre Gestión de Seguridad Operacional, contemplados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en particular en lo relacionado con el reglamento RAC 219, así como la reglamentación previamente existente de normas sobre implementación de los SMS.

#### 5. REGULACIONES RELACIONADAS

RAC 219: Gestión de Seguridad Operacional y aquellas que contemplen la implementación de SMS en el proceso de Armonización de los LAR-RAC.


#### 6. OTRAS REFERENCIAS

- Documento [OACI 9859, 3ª Edición](#)
- Documento OACI 9859, 4ª Edición.
- Sitio web OACI - Implementación de la Gestión de Seguridad Operacional: [https://rise.articulate.com/share/v5Sm\\_0DJQvKI51ZQb6HJmBy7bOrhQfTE#/?k=tlS7iu](https://rise.articulate.com/share/v5Sm_0DJQvKI51ZQb6HJmBy7bOrhQfTE#/?k=tlS7iu)
- Anexo 19 de OACI – Gestión de Seguridad Operacional, 1ª enmienda (2016).

#### 7. MATERIA:

En apoyo a la regulación vigente y en aras de presentar de manera explícita algunos puntos que requieren ser detallados a partir de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en especial el reglamento RAC 219, la siguiente se convierte en guía y texto de orientación sobre la siguiente temática, la cual se desarrolla a lo largo de la presente circular:

- Ejecutivo Responsable,
- Gerente de Seguridad Operacional,
- Comité de Seguridad Operacional de la Organización,
- Grupo Ejecutor de Seguridad Operacional – GESO,
- Manual de SMS,

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 3 de 12</b>

- Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs),
- Instrucción en SMS,
- Los SMS y vigilancia continua,
- Indicadores de gestión de la seguridad operacional (KPIs),
- SMS de los TARE.

### **7.1. Ejecutivo responsable.** (RAC 219.105 Estructura de un SMS (a) (1)).


La organización, con una o varias certificaciones como proveedores de servicios emitidas por la Autoridad Aeronáutica de Colombia – UAEAC, debe contar con un Ejecutivo Responsable. El ejecutivo responsable será una persona única e identificable, dentro de cada organización, quien asumirá la responsabilidad total sobre el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y demás normatividad aeronáutica aplicable. Es absolutamente necesario que el ejecutivo responsable sea elegido adecuadamente y que esa persona comprenda a cabalidad y acepte expresamente los roles y responsabilidades asociados con esa posición.

En tal sentido, el Doc. 9859 de OACI (3ª. Ed), indica:

“5.3.20 El ejecutivo responsable que identificó el proveedor de servicios es la única persona con total responsabilidad del SMS, incluida la responsabilidad de proporcionar los recursos esenciales para su implementación y mantenimiento. Las autoridades y responsabilidades del ejecutivo responsable incluyen, entre otras:

- a) la disposición y asignación de recursos humanos, técnicos, financieros y de otro tipo necesarios para el rendimiento eficaz y eficiente del SMS;
- b) la responsabilidad directa de la conducta de los asuntos de la organización;
- c) la autoridad final sobre las operaciones con certificación/aprobación de la organización;
- d) el establecimiento y la promoción de la política de seguridad operacional;
- e) el establecimiento de los objetivos de seguridad operacional de la organización;
- f) actuar como promotor de la seguridad operacional de la organización;
- g) tener la responsabilidad final para la resolución de todos los problemas de seguridad operacional; y
- h) el establecimiento y mantenimiento de la competencia de la organización para aprender del análisis de los datos recopilados mediante su sistema de notificación de seguridad operacional.

*Nota. — Las responsabilidades descritas anteriormente no deben delegarse.”*

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia 5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 4 de 12</b>

La nominación del ejecutivo responsable será validada durante la vigilancia del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de la organización.

**7.2. Gerente de Seguridad Operacional, Gerente de SMS o Gerente (jefe, director) de Gestión de Seguridad Operacional** (Reglamentada en RAC 219.105 (a) (3) (i)).

*Nota: La nominación del cargo la determina el proveedor de servicios, siempre y cuando quien lo ejerza cumpla con un perfil que le permita ser responsable de las actividades y funciones específicas para su cargo. Para los efectos de la presente circular, se denominará Gerente de Seguridad Operacional (tal como lo enuncia la norma).*

La persona seleccionada como Gerente de Seguridad Operacional, será el coordinador para las actividades relacionadas con la seguridad operacional, actúa como receptor de informes e información de seguridad operacional y proporciona conocimientos especializados sobre gestión de dicha seguridad a los niveles jerárquicos de supervisión.

Esta nominación podrá ser ocupada por cualquier persona, empleada directa o contratada por la organización, que sea capaz de mantener control sobre las funciones que debe cumplir.


**Perfil del Gerente de Seguridad Operacional:**

El Gerente de Seguridad Operacional, del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) debería tener, por lo menos, el siguiente perfil:

- a. Formación acreditada en áreas del sector aeronáutico;
- b. Experiencia operacional acreditada respecto de las funciones y naturaleza de la organización;
- c. Curso aprobado y certificado, específico en SMS;
- d. Preferiblemente con formación en gestión o gerencia de proyectos.

**Funciones del Gerente de Seguridad Operacional.**

- a. Administra el Plan de implantación y el mantenimiento del SMS en nombre del ejecutivo responsable;
- b. Dirige la identificación de los peligros y el análisis y gestión de los riesgos;
- c. Monitorea que se lleven a cabo las acciones correctivas (planes de acción);
- d. Provee reportes periódicos sobre el desempeño / rendimiento de la seguridad operacional;
- e. Mantiene la documentación de seguridad operacional;

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 5 de 12</b>

- f. Planifica y organiza el entrenamiento del personal en seguridad operacional;
- g. Provee asesoramiento independiente sobre asuntos de seguridad operacional.

#### **Criterios de selección de un Gerente de Seguridad Operacional.**

- a. Experiencia de gestión operacional y antecedentes técnicos para comprender los sistemas que son necesarios a la operación de la organización;
- b. De acuerdo con el tamaño y complejidad de la organización, deberá tener como único cargo el de Gerente de Seguridad Operacional, a fin de mantener independencia y objetividad en los análisis que debe realizar;
- c. Habilidades interpersonales;
- d. Habilidades analíticas y de resolución de problemas;
- e. Habilidades de gestión de proyectos; y
- f. Habilidades de comunicación oral y escrita.


#### **Tareas del Gerente de Seguridad Operacional.**

- a. Elaborar, mantener y promover un SMS eficaz.
- b. Supervisar el funcionamiento del SMS, tener comunicación directa (vinculados de manera directa, jerárquicamente) con el Ejecutivo Responsable e informarle sobre el funcionamiento y la eficacia del sistema;
- c. Señalar a la atención de la administración superior todo cambio que sea necesario para mantener o mejorar la seguridad operacional;
- d. Actuar como coordinador en las relaciones con la autoridad de reglamentación de la seguridad operacional;
- e. Proporcionar asesoramiento especializado y asistencia con respecto a los problemas de seguridad operacional;
- f. Desarrollar la conciencia y el conocimiento de la gestión de la seguridad operacional en toda la organización; y,
- g. Actuar como coordinador para la prevención de problemas de seguridad operacional.

#### **7.3. Comité de Seguridad Operacional de la Organización.** (Apoyará cumplimiento de RAC 219.105 (a) (2) (iii, iv, v)).

*Nota: La existencia de este Comité dependerá y se ajustará a la dimensión del proveedor de servicios y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación.*

El Comité de seguridad operacional de la organización es un órgano de alto nivel, presidido por el Ejecutivo Responsable e integrado por los gerentes de las áreas funcionales. El Gerente de Seguridad Operacional debe hacer parte de este comité.

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 6 de 12</b>

El Comité de Seguridad Operacional tiene carácter eminentemente estratégico, trata problemas de alto nivel en relación con las políticas, asignación de recursos y supervisión del desempeño de la organización.

Sus funciones estratégicas de seguridad operacional son:

1. Monitorear
  - a. El desempeño / rendimiento de la seguridad operacional con referencia a la política y objetivos de seguridad;
  - b. La eficacia de la implantación y el funcionamiento del SMS;
  - c. La correcta gestión de los riesgos de seguridad operacional;
  - d. La efectividad de las operaciones y servicios subcontratados, en materia de seguridad operacional.
  - e. Que toda medida correctiva necesaria se adopte en forma oportuna.
2. Asegurar que se asignen los recursos adecuados para lograr el desempeño de la seguridad establecido.
3. Impartir directivas estratégicas al Grupo Ejecutor de Seguridad Operacional (GESO).


**7.4. Grupo Ejecutor de Seguridad Operacional – GESO.** (Apoyará cumplimiento de RAC 219.105 (a) (2) (iii, iv, v)).

*Nota: La existencia de este Comité dependerá y se ajustará a la dimensión del proveedor de servicios y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación.*

El proveedor de Servicios debería conformar un Grupo Ejecutor de Seguridad Operacional (GESO) como un comité de medio nivel, integrado por los gerentes de las áreas funcionales o sus designados, representantes del personal operativo y debe ser presidido por el Gerente de Seguridad Operacional. El GESO debe tener carácter eminentemente táctico y tratar asuntos de implementación y funcionamiento para satisfacer las directivas estratégicas de la Comité de Seguridad operacional de la Organización.

**El GESO debe:**

- a. supervisar la eficacia de la seguridad operacional dentro de las áreas funcionales y asegurar que la identificación de peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional se realicen según corresponda, con la necesaria participación del personal para proveer el análisis pertinente y crear conciencia de la seguridad operacional;
- b. coordinar y ejecutar la implementación de estrategias de mitigación para las consecuencias de peligros identificadas o la eliminación de los peligros y

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 7 de 12</b>


- asegurar que existan arreglos satisfactorios para la recolección de datos de seguridad operacional y la retroinformación de los empleados;
- c. evaluar el impacto de los cambios operacionales frente a la seguridad operacional;
  - d. coordinar la implementación de planes de medidas correctivas y convocar a reuniones o sesiones de información, según corresponda, para asegurar que todos los empleados cuentan con amplias oportunidades para participar plenamente en la gestión de la seguridad operacional;
  - e. asegurar que las medidas correctivas y planes de acción se adopten en forma oportuna;
  - f. examinar la efectividad de las recomendaciones de seguridad operacional previamente aplicadas;
  - g. supervisar la promoción de la seguridad operacional y asegurar que se imparte al personal de instrucción apropiada en seguridad operacional y técnicas que satisfacen o superan los requisitos normativos mínimos.

**Los resultados de las actividades del GESO se verán reflejadas en:**

- a. El desempeño de la seguridad (a través de herramientas tales como el comportamiento de los SPI) con referencia a la política y objetivos de seguridad;
- b. La eficacia del plan de implantación del SMS;
- c. La gestión eficaz del riesgo;
- d. La correcta definición y mejora de los indicadores de seguridad operacional.
- e. La eficacia de la supervisión de la seguridad de las operaciones subcontratadas;
- f. La definición y alimentación de listas de problemas de seguridad operacional importantes.

**7.5. Manual del SMS.** (Reglamentado en 219.105 Estructura de un SMS (a) (5))

El Manual de SMS no es objeto de aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica, pues es el Sistema de Gestión (SMS) el que es objeto de verificación, a través de procedimientos de vigilancia continua, por parte de la Autoridad Aeronáutica. Sin embargo, el Manual (frecuentemente referido como SMSM) debe contener procedimientos, procesos, guías y demás instrumentos que evidencien lo que el sistema desarrolla y ejecuta. El contenido de dicho manual debe ser completamente coherente y consistente con el funcionamiento del sistema de gestión de seguridad operacional.

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia 5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 8 de 12</b>

Así mismo, el MSMS servirá para comunicar el marco de trabajo de SMS a la organización de forma interna, así como también, con las organizaciones externas relacionadas. El manual debe someterse a la aceptación de la Autoridad Aeronáutica de Colombia, como evidencia del cumplimiento del requisito de certificación de la Organización proveedora de servicios a la aviación.

El SMSM, como mínimo, debería contener:


- alcance del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- política y objetivos de seguridad operacional;
- responsabilidades (rendición de cuentas) de seguridad operacional;
- personal clave de seguridad operacional;
- procedimientos para la implementación de cada uno de los ítems de los que trata el RAC 219; entre ellos:
  - ✓ identificación de peligros y gestión de riesgos de seguridad operacional;
  - ✓ supervisión de la eficacia de la seguridad operacional;
  - ✓ auditorías a la gestión de seguridad operacional;
  - ✓ gestión del cambio;
- promoción de la seguridad operacional;
- control de las actividades contratadas.

#### **7.6. Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional - SPIs** (Reglamentado en 219.105 (c))

En aplicación del reglamento (RAC 219), los indicadores deberán cumplir los criterios de definición y componentes (datos, mediciones en tasas, planes de acción, medidas correctivas, metas, alertas, históricos y tendencias definidos en el procedimiento de revisión de SPIs) y seguirán siendo requeridos por la autoridad aeronáutica, dado que ellos son “Datos sobre seguridad operacional”, definidos en RAC 219.001. En tal sentido, los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs), deben ser medidos, mantenerse actualizados y deberán ser presentados cuando la autoridad les requiera.

La compilación de indicadores (SPI), así como los demás datos de seguridad operacional, permitirán al Estado colombiano establecer los Niveles Aceptables de Seguridad Operacional, como la forma de expresar el grado mínimo de seguridad operacional que ha de ser determinado por el Estado y logrado por los proveedores de servicios, y la noción de eficacia de seguridad operacional como fuente para medir la efectividad de la seguridad operacional de un proveedor de servicios y su SMS.



 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 9 de 12</b>

Como parte de la evolución de la Gestión de Riesgos dentro del marco de un SMS, la vigilancia continua irá implementando la inspección al comportamiento de los indicadores, como componente de la vigilancia basada en riesgos.

### **7.7. Instrucción en SMS (Reglamentado en 219.005 (d) (1))**

La Organización debe implantar, dentro de su programa de instrucción (entrenamiento), el currículo, la frecuencia y el temario, que contemple por lo menos: Cursos básicos sobre SMS, cursos de actualización sobre SMS, eventos informativos sobre el alcance y cubrimiento de las políticas de no punitividad ante reportes, eventos informativos sobre sucesos no tolerables de seguridad operacional que deberán incluir causalidad, consecuencias y gestión.

La Organización debe mantener registros permanentes de los eventos de capacitación, entrenamiento y promoción de la seguridad operacional, demostrables ante la UAEAC, a través de certificados de: tipo de evento, intensidad horaria, nombre del evento, fecha e institución que lo otorga, según aplique.


### **7.8. Los SMS y la vigilancia continua.**

Desde la emisión del RAC 219, actualizado sobre la base del Anexo 19, 1ª enmienda (2ª Ed.), ya no se refleja evidente la aprobación de la implementación de un SMS, teniendo en cuenta que la norma original (emitida en 2009 como RAC 22) exigía y reglamentaba la presentación de planes de implementación, así como los plazos para su ejecución los cuales, a la fecha, ya vencieron.

En la actualidad, toda organización diferente a aquellas que se encuentren en proceso de certificación (por su reciente conformación) debe tener implementado un SMS aprobado o encontrarse en la fase 4 de su plan de implementación, finalizada, de manera que su SMS debe estar en pleno funcionamiento.

A las organizaciones proveedoras de servicios, en proceso de certificación, se les aplicarán procedimientos de aprobación del plan de implementación de su SMS (RAC 219.100), para verificar el cumplimiento de los requisitos de los que trata la norma (RAC 219). Una vez aprobados inicia el proceso de vigilancia continua.

El proceso de aceptación del plan de implementación (de una organización en proceso de certificación) y luego de su cumplimiento (implementación del SMS hasta su fase 4), los procesos de vigilancia continua serán aplicados por los respectivos Inspectores principales asignados por Aerocivil a cada organización.

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 10 de 12</b>

Así las cosas, la vigilancia de los SMS de cada Organización será incluida en los programas anuales de vigilancia de los respectivos inspectores asignados, como una actividad que será planificada y ejecutada como parte del proceso anual de vigilancia continua que se aplica a todo proveedor de servicios a la aviación.

En cuanto a los requerimientos de SMS, dependiendo del tamaño y complejidad de las organizaciones proveedoras de servicios de aviación, de los que trata el reglamento RAC “219.005 Aplicabilidad”, se exigirá de la manera en que se especifica en la tabla presentada en el Apéndice A de esta Circular: TABLA DE APLICACIÓN – RAC 219.


### **7.9. Indicadores de gestión de la seguridad operacional (KPIs)**

La tarea principal de la garantía de la seguridad operacional es el control. Esto se logra mediante supervisión y medición de la eficacia de la seguridad, proceso por el cual la organización verifica la gestión y eficacia de la seguridad en comparación con la política de seguridad y objetivos de seguridad aprobados. El control de la garantía de la seguridad operacional se realiza supervisando y midiendo los resultados a través de indicadores de las actividades que el personal operacional debe realizar para la prestación de servicios, por la organización, con relación al cumplimiento de los objetivos del SMS. Así, los KPI miden la eficacia de los planes de acción que la organización ha propuesto para reducir la ocurrencia de los eventos que está midiendo a través de los SPI.

### **7.10. SMS de los TARE**

Las organizaciones que, siendo extranjeras, se encuentran en proceso de certificación o ya están certificadas para proveer servicios a aeronaves con matrícula colombiana, deberán cumplir con el SMS de la organización para la cual es contratada. Esto es, la organización que contrate los servicios de un TARE en Colombia, deberá incluir dentro de su SMS las disposiciones y mecanismos que “blinden” al contratante de eventos de seguridad operacional que pudieran ser generados desde el TARE.

Adicionalmente, la Organización proveedora de Servicios a la Aviación colombiana que contrate un TARE, deberá incluir dentro de su conjunto de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs), aquellos que deban ser analizados para los asuntos referentes a mantenimiento, deberán ser medidos, actualizados y deberán ser presentados cuando la autoridad le requiera.

 <small>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</small>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>Título: Asuntos complementarios a la norma sobre Gestión de Seguridad Operacional (SMS)</b>		
<b>Principio de Procedencia 5002-082</b>	<b>Versión: 0</b>	<b>Fecha: 07/06/2018</b>	<b>Pág.: 11 de 12</b>

9. VIGENCIA:

La presente circular entra en vigor a partir de la fecha de su publicación.

10. CONTACTO PARA MÁS INFORMACIÓN:

Para más información, favor contactar a:  
 Grupo Gestión de Seguridad Operacional  
 UAE Aeronáutica Civil de Colombia.  
 Avenida Eldorado #103-23  
 Oficina 101-A  
 Bogotá, D.C.  
 Teléfono: 296 2662  
 Correo electrónico: [seguridadoperacional@aerocivil.gov.co](mailto:seguridadoperacional@aerocivil.gov.co)

  
**LUIS ALBERTO VALENCIA VALENCIA**  
 Secretario de Seguridad Aérea  
 Secretaría de Seguridad operacional y de la Aviación Civil

Proyectó: Olga Beatriz Martínez Mariño, Coordinadora Grupo Gestión de Seguridad Operacional  
 Revisó: Edgar Luciano Cadena – Líder Equipo de Estandarización – Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.  
 Luis Alberto Ramos – Coordinador Grupo Inspección de Aeronavegabilidad.  
 Ruta electrónica: <http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/biblioteca-tecnica/circulares-informativas>

## APÉNDICE A

### TABLA DE APLICACIÓN – RAC 219

219.005 Aplicabilidad	219.005 (b) (1)	219.005 (b) (2)	219.005 (b) (3)	219.005 (b) (4)	219.005 (b) (5)	219.005 (b) (6)	219.005 (b) (7)	219.005 (b) (8)	219.005 (b) (9)	219.005 (b) (10)	219.005 (b) (11)	219.005 (b) (12)	219.005 (b) (13)	219.005 (b) (14)	219.005 (b) (15)
<b>COMPONENTES</b>	(1) Política y objetivos de seguridad operacional														
<b>Elementos</b>															
(i) Compromiso de la dirección	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
(ii) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
(iii) Designación del personal clave de seguridad operacional	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Opc	Si	Opc	Si	Si	Si	Opc	Opc
(iv) Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Opc	Opc	Si	Opc	Opc	Si	Si	Opc	Opc
(v) Documentación SMS	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
	(2) Gestión de riesgos de seguridad operacional														
(i) Identificación de peligros	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
(ii) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
	(3) Aseguramiento de la seguridad operacional														
(i) Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
(ii) Gestión del cambio	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Opc	Opc	Opc	Opc	Si	Si	Si	Opc
(iii) Mejora continua del SMS	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Opc	Opc	Opc	Opc	Si	Si	Si	Opc
	(4) Promoción de la seguridad operacional														
(i) Instrucción y educación	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
(ii) Comunicación de la seguridad operacional	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Opc	Opc	Opc	Opc	Si	Si	Opc	Opc
Si: Obligatorio cumplimiento. Opc: Opcional.															
<b>NOTA:</b> El proveedor de servicio que se encuentre clasificado en más de una columna de la presente tabla, deberá implementar los componentes y elementos de la columna que tenga menos campos opcionales (Opc).															

219.005 (b):

- (1) Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil que tenga operación de vuelo.
- (2) Organizaciones explotadoras de transporte aéreo grandes.
- (3) Explotadores de aeródromo o de aeropuerto internacional.
- (4) Explotadores de aeródromo o de aeropuerto internacional operados bajo sistemas de concesión que no incluya las áreas de maniobras tales como pistas y calles de rodaje.
- (5) Organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves.
- (6) Proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS).
- (7) Organizaciones de mantenimiento grandes.
- (8) Organizaciones explotadoras de transporte aéreo pequeñas.
- (9) Explotadores de helicópteros en operaciones regulares y no regulares de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo por remuneración o arrendamiento.
- (10) Explotadores de aviación general internacional de aviones grandes o de turborreactor.
- (11) Explotadores de aeronaves en trabajos aéreos.
- (12) Explotadores de aeródromo o de aeropuerto operados bajo sistemas de concesión que no incluya las áreas de maniobras tales como pistas y calles de rodaje.
- (13) Explotadores de aeródromo o de aeropuerto que posean servicio de control de tránsito aéreo y administración en sitio, independientemente de su explotador.
- (14) Organizaciones de mantenimiento medianas.
- (15) Organizaciones de mantenimiento pequeñas.