



**EU-Latin America and Caribbean
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Case Study: Auditar el SMS de un proveedor ATS (EASA cross domain)

Actividad de Apoyo a AFAC México en ATM, ADR & ENV

Día 4 – ATM; sesión 2

24 de Junio 2020

Your safety is our mission.

Agenda día 4 – ATM: Sesión 2

| Day 4 – ATM (Week 2) | | |
|----------------------|--|-----------------------------|
| 1 h | <p>Specific requirements for ATS providers (related to safety): example of checklist and questionnaires (Discussion between the ATM expert and personnel from the “Agencia Federal de Aviación Civil”, about the specific safety requirements applicable to ATS providers. How to manage changes to the functional system (SA), safety management system and safety accountabilities and responsibilities. This point includes the explanation of the Spanish situation regarding this topic, and it will follow the diagnosis included in the previous questionnaire made by EASA).</p> | PPJ and Mexican ATM Experts |
| | <p>Open discussion. Doubts and questions.</p> | |
| 1h | <p>Case study: how to audit the SMS of ATS providers (EASA cross domain)</p> | PPJ and Mexican ATM Experts |
| 1h | <p>Specific requirements for ATS providers (related to Human Factors): example of checklist and questionnaires</p> <p>Details on the specific HFs requirements applicable to ATS providers. Psychoactive substances, Fatigue, and Stress. This point includes the explanation of the Spanish situation regarding this topic.</p> | PPJ and Mexican ATM Experts |
| | <p>Open discussion. Doubts and questions.</p> | |

Contenido

- 2 ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA SUPERVISIÓN DEL SMS. UTILIZACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE EASA: **Management System Assessment Tool**
- A DECIDIR POR LOS ASISTENTES CUÁL(ES) REALIZAR DURANTE LA SESIÓN ESPECÍFICA ATM 2 DEL DÍA 4

REGULATION 2017/373, COMMON REQUIREMENTS ATS.OR.200 Safety management system

ANNEX 19 - APPENDIX 2. FRAMEWORK FOR A SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

(1) Safety policy and objectives

- (i) Management commitment and responsibility regarding safety which shall be included in the safety policy.
- (ii) Safety accountabilities regarding the implementation and maintenance of the SMS and the authority to make decisions regarding safety.
- (iii) Appointment of a safety manager who is responsible for the implementation and maintenance of an effective SMS;
- (iv) Coordination of an emergency response planning with other service providers and aviation undertakings that interface with the ATS provider during the provision of its services.
- (v) SMS documentation that describes all the elements of the SMS, the associated SMS processes and the SMS outputs.

(2) Safety risk management

- (i) A process to identify hazards associated to its services which shall be based on a combination of reactive, proactive and predictive methods of safety data collection.
- (ii) A process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks associated with identified hazards.
- (iii) A process to ensure that its contribution to the risk of aircraft accidents is minimised as far as is reasonably practicable.

(3) Safety assurance

- (i) Safety performance monitoring and measurement means to verify the safety performance of the organisation and validate the effectiveness of the safety risk controls.
- (ii) A process to identify changes which may affect the level of safety risk associated with its service and to identify and manage the safety risks that may arise from those changes.
- (iii) A process to monitor and assess the effectiveness of the SMS to enable the continuous improvement of the overall performance of the SMS.

(4) Safety promotion

- (i) Training programme that ensures that the personnel are trained and competent to perform their SMS duties.
- (ii) Safety communication that ensures that the personnel are aware of the SMS implementation.

1. Safety policy and objectives

- 1.1 Management commitment and responsibility
- 1.2 Safety accountabilities
- 1.3 Appointment of key safety personnel
- 1.4 Coordination of emergency response planning
- 1.5 SMS documentation

2. Safety risk management

- 2.1 Hazard identification
- 2.2 Safety risk assessment and mitigation

3. Safety assurance

- 3.1 Safety performance monitoring and measurement
- 3.2 The management of change
- 3.3 Continuous improvement of the SMS

4. Safety promotion

- 4.1 Training and education
- 4.2 Safety communication

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- Durante el proceso de auditoría asociado a la certificación de un proveedor **ATS**, el proveedor ATS debe remitir las siguientes evidencias para dar cumplimiento al requisito **ATS.OR.200 (1) (i)** :
 - **Política de seguridad operacional**
 - **Evidencias de comunicación de la política a todo el personal**
- Se debe verificar el cumplimiento de los requisitos normativos de aplicación. Identificar aquellos aspectos que no dan cumplimiento de la normativa (findings o no conformidades) y aquellos que si lo hacen.

ATS.OR.200 (1) Política y objetivos de seguridad operacional

(i) Compromiso de gestión y responsabilidad en material de seguridad que se incluirá en la política de seguridad.

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Está documentado el *compromiso de la dirección* en materia de seguridad dentro de la política de seguridad?

En la organización Navigation S. L. la seguridad tiene **prioridad absoluta** sobre cualquier otro criterio operacional, comercial, social, laboral o ambiental.

Nuestro principal objetivo de seguridad es **minimizar la contribución al riesgo** de un accidente aéreo en la prestación de nuestros servicios, en la medida de lo posible.

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

- ¿Existe una política de seguridad que incluya un *compromiso de mejora continua*?
- ¿Está todo el personal de la *organización familiarizada con la política*?

Nos comprometemos a desarrollar, aplicar, mantener y mejorar continuamente las estrategias y los procesos para garantizar que nuestros servicios de navegación aérea se presten en el marco de una asignación equilibrada de los recursos de la organización, **con el fin de lograr el más alto nivel de eficiencia en materia de seguridad** y cumplir las normas nacionales e internacionales en la prestación de nuestros servicios. **Sólo el director responsable (“accountable manager”) es responsable de este objetivo. ❌**

(Todo el personal debe estar involucrado en el cumplimiento del objetivo, no solo el director responsable)

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Incluye la Política de Seguridad una declaración para *proporcionar recursos apropiados*?

Nuestro compromiso es:

Apoyar la gestión de la seguridad proporcionando **todos los recursos adecuados**, lo que dará lugar a una cultura organizativa que promueva las prácticas seguras, fomente la comunicación y la presentación de informes eficaces sobre seguridad y gestione activamente la seguridad con la misma atención a los resultados que la que se presta a los resultados de otros sistemas de gestión organizativa;

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿La seguridad como *responsabilidad* está definida?

¿La necesidad de definir las *responsabilidades de todo el personal* de la organización con respecto a la seguridad se reflejan en la política de seguridad?

- Hacer que la gestión de la seguridad sea una responsabilidad primordial del **director responsable** (“accountable manager”); 

No solo del accountable manager, es de toda la dirección y de todo el personal

- Definir claramente para todo el personal, los directivos y los empleados por igual, sus líneas de responsabilidad y responsabilidades para lograr la eficacia de la seguridad de la organización y la efectividad de nuestro sistema de gestión de la seguridad;

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Se han definido una **política y unos principios de cultura justa**? ¿Identifica claramente los comportamientos **aceptables e inaceptables** para promover una Cultura Justa?

Asegurar que se tomen medidas contra los empleados que revelen un problema de seguridad operacional;



Asegurarse de que no se tomen medidas contra ningún empleado que revele un problema de seguridad, a menos que dicha revelación indique, más allá de toda duda razonable, que se ha cometido un acto ilícito, una negligencia grave o un incumplimiento intencional o deliberado de los reglamentos o procedimientos);

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Se incluye en la política de SO la necesidad de definir objetivos de SO ?

Establecer y medir nuestra eficacia en materia de seguridad operacional en función de indicadores realistas de desempeño de seguridad operacional y objetivos de desempeño de seguridad operacional;

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

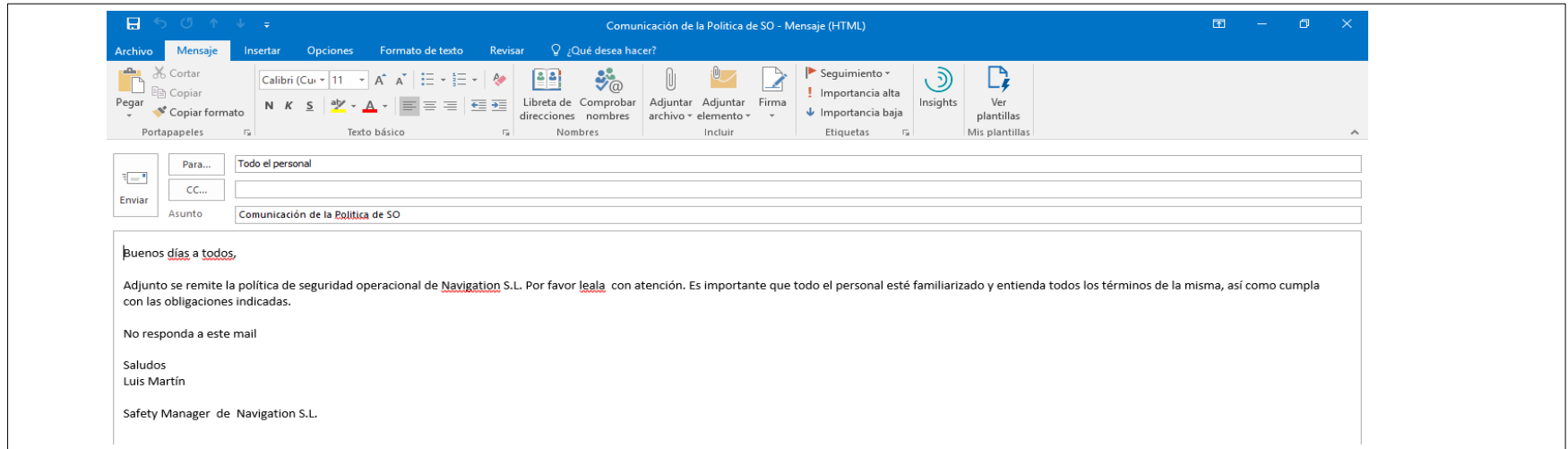
¿Se definen en la política de SO los mecanismos para distribuir la política ?

Navigation S. L. considera que su política de seguridad es la base para el desarrollo de todos los procesos de gestión de la seguridad. Por esta razón, y dada la relevancia de la misma, Navigation S. L. establece, a través de sus procedimientos de competencia en materia de seguridad (código NAVE-001-SAFETY-1.0) y de difusión de lecciones (a partir del código NAVE-002-COMU-1.0), mecanismos para **comunicar su política de seguridad y asegurar que el personal la conozca y esté familiarizado con ella.**

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Cómo se comunica la política de SO? ¿Se comunica a todo el personal?



ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿La política de seguridad se *revisará periódicamente* para asegurar que sigue siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios ?

Para asegurar que la política de seguridad se adapte siempre a la naturaleza y a los principios organizativos de la organización, se llevará a cabo un **proceso de revisión cada 2 años** o antes de la prestación de nuevos servicios por parte de Navigation S. L.

ACTIVIDAD N1: POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Está la política de seguridad firmada por el accountable manager?

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Garcia', written over a horizontal line.

SAFETY MANAGER

Debe firmarla el Director responsable "accountable manager"

ACTIVIDAD N2: GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

ACTIVIDAD N2: GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- Después de la auditoria in situ, el proveedor ATC de control de aeródromo remite las siguientes evidencias para dar cumplimiento al requisito, **ATS.OR.200 (2) (ii)** (fecha de visita in situ: 03/01/2020):
 - **Un procedimiento para la detección, gestión y mitigación de los riesgos de seguridad**
 - **Última version del Safety Plan (asociada al procedimiento)**
 - **Email notificando al Director de Seguridad la última version del Safety Plan**
 - **Hoja de asistencia a la session de identificación de riesgos (asociada al Safety Plan)**

- Se debe verificar el cumplimiento de los requisitos normativos de aplicación. Identificar aquellos aspectos que no dan cumplimiento de la normativa (findings o no conformidades) y aquellos que si lo hacen.

ATS.OR.200 (2) (ii) Gestión de riesgos de seguridad operacional

*ii) Un proceso que garantiza el **análisis, la evaluación** y el control **de los riesgos** de seguridad operacional asociados a peligros identificados;*

ACTIVIDAD N2: GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

¿Existe un *procedimiento para análisis y gestión de riesgos* de seguridad operacional?

Sí, el proveedor ATS ha remitido un procedimiento para el análisis y gestión de riesgos de seguridad operacional. **NAVE-001-RISKS-1.0.**

ACTIVIDAD N2: GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Ejemplo de identificación de peligros y como se documenta

SAFETY PLAN

| Identified risk | Description | Improvement Measures | % fulfilment Improvement Measures | Estimated date of risk 100% mitigated |
|-----------------|---|--|---|---|
| Runway safety | The number of runway incursions has increased over the past year. It is necessary to carry out activities aimed at promoting safety on the runway which will reduce the number of incursions. | -To conduct an orientation session for users and schools on track safety. Include vehicle drivers in this session. - To participate actively and regularly in airport runway safety working groups. | 60% | December 2021 (THE PROVIDER CAN BE TOLD THAT IT IS TOO LONG A TIMEFRAME TO EXPRESS IN THE PROCEDURE THAT THE ESTIMATED DATE IS ONE YEAR) |
| | Communication with the ACC is inadequate and does not comply with the requirements. | -T hold regular meetings with the collateral ACC (ACTION THAT SEEMS INSUFFICIENT FOR THE SEVERITY OF THE RISK, explanations or additional information may be requested from ANSP in this regard.) | Unknown (IT IS NOT ACCEPTABLE THAT THE DEGREE OF COMPLIANCE WITH THE MEASURE IS NOT KNOWN) | N/A |
| Flight schools | The number of school flights at the airport (BUT THE RISK IS NOT REALLY BEING DESCRIBED). | -Active and regular participation in working groups with flight school instructors. | 10% | March 2017 (THE ESTIMATED DATE FOR MITIGATION HAS PASSED, THE LAST VERSION OF THE IMPROVEMENT PLAN IS DUE JUNE) |

Los riesgos, las medidas de mejora y el cumplimiento de las mismas **no están claramente definidos en el Plan de Seguridad.**

Por lo tanto, el cumplimiento del requisito reglamentario por parte del proveedor ATS **no está garantizado.**

ACTIVIDAD N2: GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

RESULTADOS:

Ejemplo de identificación de peligros y como se documenta

Hoja de asistencia a la sesión de identificación de riesgos:

12 personas fueron convocadas pero solo asistieron 3

El **procedimiento** estipula que :

*“Se celebrarán sesiones anuales con **todo el personal disponible** de la unidad para evaluar la posible mejora de la seguridad.”*

3 personas no se **considera suficientemente representativo**

Por lo tanto, el cumplimiento del requisito reglamentario por parte del proveedor ATS **no está garantizado.**

ACTIVIDAD N3: GESTIÓN DE LAS INTERFACES FORMALES



CASE STUDY DEL DÍA 6



EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Muchas gracias

www.eu-lac-app.org

*This project is funded by the European Union and
implemented by the European Aviation Safety Agency*

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 