



Aeropuerto de Guayaquil

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil

S.A.

(TAGSA)

**MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN
DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL (MSGSO)**

CAMBIOS EN ESTA REVISIÓN RESPECTO DE LA ANTERIOR

Capítulos o Párrafos	Descripción
TODO	Nueva edición del MSGSO (segunda edición) de acuerdo a la RDAC 153 Apéndice 1 vigente

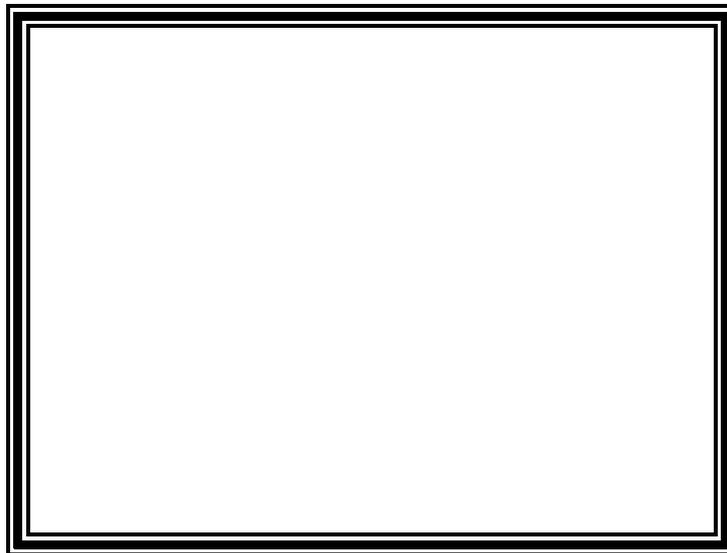
FIRMAS DE APROBACIÓN

FIRMAS DE ACEPTACIÓN

**Gerente General
TAGSA**

**Autoridad Aeronáutica Civil
AAC**

SELLO DE ACEPTACIÓN - AAC (DGAC)



INDICE

REGISTROS DE ENMIENDAS.....	7
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS	8
LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL MANUAL.....	10
INTRODUCCIÓN	11
A. INFORMACIÓN GENERAL	11
1) CONTENIDO	11
2) REQUISITO JURÍDICO DEL MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (MSGSO)	11
3) SISTEMA DE ENMIENDAS Y REVISIONES	11
B. DEFINICIONES	13
C. ABREVIATURAS	24
CAPITULO 1: ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	25
1.1. OBJETIVOS	25
1.2. GENERALIDADES.....	25
1.3. ALCANCE DE SEGURIDAD OPERACIONAL A CONTRATISTAS EXTERNOS O TERCERIZADOS.....	26
1.4. MARCO DE TRABAJO DEL SMS.....	26
CAPITULO 2: POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	27
2.1. GENERALIDADES DE LA POLÍTICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	27
2.2. REVISIÓN DE LA POLÍTICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	28
2.3. POLITICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....	30
2.4. GENERALIDADES DE LOS OBJETIVOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	31
CAPITULO 3: OBLIGACIÓN DE RENDIR	33
3.1. IDENTIFICACIÓN DE RESPONSABILIDADES RELACIONADAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS DIFERENTES ÁREAS DE TAGSA.....	33
CAPITULO 4: PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	34
4.1. OBJETIVOS	34
4.2. DESIGNACIÓN DEL EQUIPO DE IMPLANTACIÓN DEL SMS	34
4.3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EQUIPO DE IMPLEMENTACIÓN	34
4.4. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL EJECUTIVO RESPONSABLE	35
4.5. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL JEFE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	36
4.6. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL GERENTE DE SEGURIDAD	38
4.7. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL GERENTE DE OPERACIONES	39
4.8. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL GERENTE DE MANTENIMIENTO.....	40
4.9. FUNCIONES Y REONSABILIDADES DEL SUPERVISOR DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y GESTIÓN DE RIESGOS (SIPG)	40

4.10.	FUNCIONES Y REPOSABILIDADES DEL SUPERVISOR DE CONTROL Y REGISTROS (SCR)	42
4.11.	FUNCIONES Y REPOSABILIDADES DEL COMITÉ DE SMS	43
4.12.	COMPETENCIAS DEL JEFE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	45
4.13.	COMPETENCIAS DEL SUPERVISOR DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y GESTIÓN DE RIESGOS (SIPG)	46
4.14.	COMPETENCIAS DEL SUPERVISOR DE CONTROL Y REGISTROS (SCR)	46
4.15.	TAREAS DEL SMS EN TAGSA	47
4.16.	ESQUEMA ORGANIZACIONAL DEL COMITÉ DE SMS EN TAGSA	48
CAPITULO 5: PROCEDIMIENTOS DEL CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN		49
5.1.	OBJETIVOS	49
5.2.	GENERALIDADES	49
5.3.	PROCEDIMIENTO PARA RECOLECCIÓN Y PROCESAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN DE SMS	49
CAPITULO 6: ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO		51
6.1.	OBJETIVOS	51
6.2.	PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE EVENTOS EN EL AIJJO	51
6.3.	PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS	54
6.4.	METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS	55
6.5.	PELIGROS POTENCIALES EN EL AIJJO	56
6.6.	FLUJOGRAMA	57
6.7.	PROCEDIMIENTO DE EVALUACION Y MITIGACION DE RIESGOS	58
6.8.	RANGOS DE TOLERANCIA	61
6.9.	MITIGACIÓN DEL RIESGO	61
6.10.	CANCELACIÓN DE LAS OPERACIONES CUANDO LA MITIGACIÓN DEL RIESGO NO FUERA POSIBLE	62
6.11.	RETROALIMENTACIÓN	62
6.12.	SISTEMA DE REVISIÓN PERIÓDICA DE MITIGACIÓN DE RIESGOS	63
6.13.	TRATAMIENTO Y ARCHIVO DE LA DOCUMENTACIÓN GENERADA	63
6.14.	SISTEMA DE INVESTIGACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LAS MEDIDAS CORRECTIVAS	63
6.15.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN	64
6.16.	RESULTADO DE LA INVESTIGACION	65
6.17.	MEDIDAS DISCIPLINARIAS	66
CAPITULO 7: SUPERVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL		68
7.1.	OBJETIVO	68
7.2.	GENERALIDADES	68
7.3.	PROCEDIMIENTO PARA CONTROL Y MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO DEL SMS	69
CAPITULO 8: RESPUESTA A LA EMERGENCIA Y PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA		71
8.1.	OBJETIVO	71
8.2.	GENERALIDADES	71

CAPITULO 9: PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LOS INDICADORES, METAS Y DESEMPEÑO DEL SMS	73
9.1. OBJETIVO.....	73
9.2. GENERALIDADES.....	73
9.3. BASE DE DATOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SIT)	74
9.4. PROCEDIMIENTO PARA OBTENCIÓN DE LOS INDICADORES DE GESTIÓN	74
9.5. CONTROL Y MEDICIÓN DE INDICADORES DE GESTIÓN (RENDIMIENTO)	75
9.6. PROCEDIMIENTO PARA PRODUCCIÓN Y EMISIÓN DE MEDIDAS DE CORRECTIVAS.....	75
9.7. MEDIDAS DE VERIFICACION.....	76
CAPITULO 10: AUDITORIAS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	78
10.1. OBJETIVO.....	78
10.2. AUDITORIAS INTERNAS	78
10.3. PROCEDIMIENTO PARA AUDITORIAS / EVALUACIONES INTERNAS DE SMS	79
10.4. AUDITORÍAS EXTERNAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL	81
CAPITULO 11: GESTIÓN DEL CAMBIO	82
11.1. OBJETIVOS	82
11.2. GENERALIDADES.....	82
11.3. MEJORA CONTINUA DEL SMS	84
11.4. SISTEMAS DE REPORTES DEL SMS	85
CAPITULO 12: PROMOCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	86
12.1. OBJETIVOS	86
12.2. GENERALIDADES.....	86
12.3. DESCRIPCIÓN Y CONTENIDO DE LAS CAPACITACIONES DE SMS EN TAGSA.....	88
12.4. CRONOGRAMA	91
12.5. CANALES DE COMUNICACIÓN DEL SMS EN TAGSA	91
CAPITULO 13: ACTIVIDADES CONTRATADAS	92
13.1. OBJETIVO.....	92
13.2. PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL A CONTRATISTAS EXTERNOS O TERCERIZADOS	92
ADJUNTO A	94
CUADRO DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y MITIGACIÓN DEL RIESGO	94
ADJUNTO B	96
BUZONES Y MURALES INFORMATIVOS	96
ADJUNTO C	97
1. REPORTE DE IBIS.....	97
2. REPORTE DE INCIDENTE – ACCIDENTE.....	98
3. REPORTE DE EXCURSION O INCURSION DE PISTA	99
4. REPORTE DE DERRAMES	100
5. REPORTE DE SITUACION PELIGROSA	101
6. REPORTE DE FAUNA	102
ADJUNTO D	103

REDA (Ramp Error Decision Aid)	103
INFORME REDA.....	109
ADJUNTO E	111
ACR (Análisis Causa Raíz)	111

REGISTROS DE ENMIENDAS

Revisión No.	Fecha de Emisión	Fecha de Vigencia	Fecha de Inserción	Efectuada por:
1.	Oct/2015	Oct/2015	Nov/2015	G. Maquilon
2.	Sep/2019	Sep/2019	Sep/2019	G. Maquilon
3.	Oct/2020	Dic/2020	Dic/2020	P. Peñafiel
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

<u>Página</u>	<u>Fecha Emisión</u>	<u>Página</u>	<u>Fecha Emisión</u>	<u>Página</u>	<u>Fecha Emisión</u>
_____	Carátula Principal	21.	Octubre 2020	41.	Octubre 2020
2.	Sello Aceptación	22.	Octubre 2020	42.	Octubre 2020
3.	Octubre 2020	23.	Octubre 2020	43.	Octubre 2020
4.	Octubre 2020	24.	Octubre 2020	44.	Octubre 2020
5.	Octubre 2020	25.	Octubre 2020	45.	Octubre 2020
6.	Octubre 2020	26.	Octubre 2020	46.	Octubre 2020
7.	Octubre 2020	27.	Octubre 2020	47.	Octubre 2020
8.	Octubre 2020	28.	Octubre 2020	48.	Octubre 2020
9.	Octubre 2020	29.	Octubre 2020	49.	Octubre 2020
10.	Octubre 2020	30.	Octubre 2020	50.	Octubre 2020
11.	Octubre 2020	31.	Octubre 2020	51.	Octubre 2020
12.	Octubre 2020	32.	Octubre 2020	52.	Octubre 2020
13.	Octubre 2020	33.	Octubre 2020	53.	Octubre 2020
14.	Octubre 2020	34.	Octubre 2020	54.	Octubre 2020
15.	Octubre 2020	35.	Octubre 2020	55.	Octubre 2020
16.	Octubre 2020	36.	Octubre 2020	56.	Octubre 2020
17.	Octubre 2020	37.	Octubre 2020	57.	Octubre 2020
18.	Octubre 2020	38.	Octubre 2020	58.	Octubre 2020
19.	Octubre 2020	39.	Octubre 2020	59.	Octubre 2020
20.	Octubre 2020	40.	Octubre 2020	60.	Octubre 2020

FIRMA DE APROBACIÓN	FIRMA DE ACEPTACIÓN
Gerente General - TAGSA	Autoridad Aeronáutica Civil - AAC

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)

2do Edición

Emisión: Oct / 2020

Vigencia: Dic / 2020

Página 8

61.	Octubre 2020	82.	Octubre 2020	103.	Octubre 2020
62.	Octubre 2020	83.	Octubre 2020	104.	Octubre 2020
63.	Octubre 2020	84.	Octubre 2020	105.	Octubre 2020
64.	Octubre 2020	85.	Octubre 2020	106.	Octubre 2020
65.	Octubre 2020	86.	Octubre 2020	107.	Octubre 2020
66.	Octubre 2020	87.	Octubre 2020	108.	Octubre 2020
67.	Octubre 2020	88.	Octubre 2020	109.	Octubre 2020
68.	Octubre 2020	89.	Octubre 2020	110.	Octubre 2020
69.	Octubre 2020	90.	Octubre 2020	111.	Octubre 2020
70.	Octubre 2020	91.	Octubre 2020		
71.	Octubre 2020	92.	Octubre 2020		
72.	Octubre 2020	93.	Octubre 2020		
73.	Octubre 2020	94.	Octubre 2020		
74.	Octubre 2020	95.	Octubre 2020		
75.	Octubre 2020	96.	Octubre 2020		
76.	Octubre 2020	97.	Octubre 2020		
77.	Octubre 2020	98.	Octubre 2020		
78.	Octubre 2020	99.	Octubre 2020		
79.	Octubre 2020	100.	Octubre 2020		
80.	Octubre 2020	101.	Octubre 2020		
81.	Octubre 2020	102.	Octubre 2020		

FIRMA DE APROBACIÓN	FIRMA DE ACEPTACIÓN
Gerente General - TAGSA	Autoridad Aeronáutica Civil - AAC

LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL MANUAL

- 1. GERENCIA GENERAL - TAGSA
(Formato Digital)**
- 2. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
(2 ejemplares: 1 en Formato Impreso y 1 en Formato Digital)**
- 3. GERENCIA DE SEGURIDAD
(Formato Digital)**
- 4. GERENCIA DE OPERACIONES
(Formato Digital)**
- 5. GERENCIA DE MANTENIMIENTO
(Formato Digital)**
- 6. JEFATURA DE SMS - TAGSA
(Formato Impreso)**

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)		
	INTRODUCCIÓN		

A. INFORMACIÓN GENERAL

En Cumplimiento a lo dispuesto en la RDAC 153, Apéndice 1, TAGSA presenta para la aceptación de la AAC este Manual, que describe el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

TAGSA como Operador del Aeropuerto ha preparado a través de este manual un sistema aceptable para la Autoridad Aeronáutica Civil - AAC, que garantiza el cumplimiento y aplicación de lo descrito.

1) CONTENIDO

El manual incluye la terminología y los requisitos mínimos exigidos en la RDAC 153, Apéndice 1, describiendo procedimientos técnicos y administrativos necesarios, para mantener un nivel tolerable de seguridad operacional en el AIJJO.

2) REQUISITO JURÍDICO DEL MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (MSGSO)

El MSGSO, está correlacionado con el “Manual de Aeródromo (MDA)” de TAGSA y el respaldo de los documentos emitidos por la AAC en la Ley de Aviación Civil y las RDAC 139 y 153 relacionados con la “Certificación de Aeródromos” y “Operación de Aeródromos” respectivamente.

3) SISTEMA DE ENMIENDAS Y REVISIONES

- a) El contenido de este manual es de fácil manejo y revisión para todas las instituciones y funcionarios que accedan a él. Está emitido con el respaldo y firma del Gerente General de TAGSA.
- b) El manual podrá ser enmendado parcial o totalmente por disposición de la AAC o por requerimiento de TAGSA a través de una solicitud escrita, presentada con mínimo de 90 días antes de la fecha efectiva de la enmienda propuesta, a no ser que se requiera un período más corto de tiempo debido a la importancia de los cambios sugeridos. La AAC puede aprobar o negar una solicitud de enmienda propuesta por el Operador Aeroportuario.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 11



- c) Las enmiendas solicitadas por la AAC, que requieran la aplicación de acciones inmediatas por tratarse de situaciones emergentes, son de carácter importante para la seguridad del aeropuerto o de sus usuarios, por lo que tendrán trámites prioritarios y de aplicación efectiva inmediata. Su difusión se cumplirá utilizando los medios de comunicación más efectivos mencionando la descripción precisa del motivo de la emergencia.
- d) Para la aceptación por la AAC, el MSGSO debe estar debidamente foliado y emitido en formato impreso y virtual, según la distribución. Una vez cumplido el trámite de aceptación no podrán hacerse cambios arbitrarios a menos que sean notificados de acuerdo a lo descrito anteriormente.
- e) Cada revisión tendrá un instructivo con la descripción de los cambios propuestos y se adjuntará una nueva Lista de Páginas Efectivas con el número de revisión y fecha de aplicación, misma que una vez revisada deberá ir acompañada con la firma del funcionario de la AAC que suscribe la aceptación. Bajo ninguna circunstancia serán emitidas ni tramitadas Revisiones Temporales manuscritas, y estarán sujetas al cumplimiento de normas y procedimientos emitidos por las diferentes instituciones u organizaciones aeronáuticas.
- f) Las enmiendas serán dirigidas a la AAC a través de oficios acompañados de los cambios propuestos para que sean revisados, analizados y aprobados como paso previo para su emisión y publicación definitiva.



B. DEFINICIONES

Los términos y expresiones descritos a continuación tienen como finalidad orientar y ampliar los conceptos empleados en las normas y métodos recomendados para la gestión de la seguridad operacional (Ref. Apéndice 1 - RDAC 153).

Accidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- (I) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - A. Hallarse en la aeronave, o
 - B. Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - C. Por exposición directa al chorro de un reactor,
- (II) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - A. Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - B. Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,
- (III) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Adjuntos (Definición TAGSA) - Formularios o información complementaria relacionados con el contenido de un específico procedimiento que permite ampliar conceptos a través de gráficos o cuadros explicativos y/o permite dejar evidencia de una actividad realizada.

Administración Aeroportuaria.- La entidad reconocida por la AAC - DGAC responsable de la administración del aeródromo.



Aeródromo.- Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Certificado.- Aeródromo a cuyo Operador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Aeronave.- Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Análisis de Carencias.- Básicamente es un análisis de los arreglos de seguridad operacional ya existentes dentro de la organización según sea comparado con aquellos necesarios para que el SMS funcione.

Área de Maniobras.- Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves; excluyendo las plataformas.

Área de Movimiento.- Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA = Runway End Safety Area).- Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

Auditoría de la Seguridad Operacional.- Actividad que realiza el Estado con respecto a los operadores de aeródromos a fin de verificar la estructura de sus SMS y el nivel de performance de los mismos.

Autoridad Aeronáutica.- Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil (AAC).

Calle de rodaje (TWY = Taxiway).- Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:



- (I) **Calle de Acceso al Puesto de Estacionamiento de Aeronave.-** La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- (II) **Calle de Rodaje en la plataforma.-** La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- (III) **Calle de Salida Rápida.-** Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.
- (IV) **Calle de Rodaje Paralela.-** Calle de rodaje paralela a la pista que cumple con las distancias estipuladas en el RDAC 154 y que une todas las calles de rodaje existentes, con la pista.
- (V) **Calle de Rodaje Perpendicular.-** Son las calles de rodaje que forman un ángulo recto (90°) perpendiculares con respecto al eje de la pista.

Centro de Operaciones de Emergencia (COE).- Zona designada del aeródromo desde donde se llevan a cabo las coordinaciones necesarias para ejecutar los planes de emergencias y contingencias en el aeródromo.

Certificado de Aeródromo.- Certificado otorgado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos.

Colisiones Impactos/Choques Fauna-Aeronaves.- Son aquellos eventos que se producen entre aeronaves en movimiento y representantes de la fauna, y que son detectados por la observación visual directa del impacto, por los registros de los instrumentos de la aeronave, la presencia de rasgaduras, manchas de sangre, abolladuras de las partes estructurales de la aeronave, la colecta de animales heridos o muertos sobre o cerca de las pistas de los aeródromos, sus áreas circunvecinas y/o en rutas de navegación.

Consecuencia.- Se define como el resultado potencial (o resultados) que se generarían en caso de un accidente y derivados de un peligro detectado en el aeródromo.



Desatascar.- Sacar una aeronave que ha salido de la pista o de una calle de rodaje y que ha quedado atascada pero que tiene relativamente poco daño o ninguno se considera que es “desatascada”.

Ejecutivo Responsable.- Es una sola persona, identificable, que tiene la responsabilidad final para la performance eficaz y eficiente del SMS de la organización.

Emergencia.- Combinación de circunstancias imprevistas, en cuyo contexto influyen factores de riesgo y amenaza a la vida de las personas, requiriendo una inmediata acción.

Encuesta de Seguridad Operacional.- Conjunto de preguntas llevadas a cabo por la AAC, a los operadores de servicios, con el objetivo de asegurar que los controles de riesgo de seguridad operacional regulatorios son integrados apropiadamente en el SMS del proveedor de servicios, que están siendo practicados según fueron diseñados, y que tienen el efecto previsto sobre los riesgos de seguridad operacional.

Evento.- Todo suceso que se produce fuera de los parámetros normales y que pueden ocasionar una afectación a la seguridad.

Excursiones en Pista.- Cuando una aeronave en la fase de despegue o aterrizaje sobrepasa los límites físicos de la pista.

Fauna.- Conjunto de especies animales que habitan en una región o medio. A los efectos de las colisiones con aeronaves, cualquier animal, sean animales silvestres, como gregario.

Franja de Calle de Rodaje.- Zona que incluye una calle de rodaje destinado a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Franja de Pista.- Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- (I) Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y,



- (II) Proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Garantía de la Seguridad Operacional.- Mecanismo que incluye inspecciones, auditoria y encuestas para asegurarse de que los controles reguladores de los riesgos de seguridad operacional se integren apropiadamente en los SMS de los proveedores de servicios, que se llevan a la práctica conforme a su diseño, y que tengan el efecto previsto en los riesgos de seguridad operacional.

Gravedad o Severidad.- Intensidad de los daños causados como consecuencia de la ocurrencia de un evento.

Impactos Confirmados.-

- (I) Cualquier colisión reportada entre un ave u otro tipo de fauna y una aeronave, de la cual se ha encontrado evidencias en forma de cadáveres, restos o daños en las aeronaves.
- (II) Cualquier ave/fauna encontrada muerta en el aeródromo cuando no hay otras causas obvias de muerte (Ej.: impactadas por un vehículo, impactada contra una ventana, etc.).

Impactos No Confirmados.- Cualquier colisión entre un ave u otro tipo de fauna y una aeronave, de la cual no se tiene evidencia física

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

Incidentes Serios.- Donde la presencia de fauna en o alrededor del aeródromo tiene algún efecto en un vuelo, o no se puede encontrar evidencias de ningún tipo.

Incursión en Pista.- Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.



Indicador de Gestión (Desempeño) de Seguridad Operacional (Def. TAGSA).- Son los parámetros que caracterizan y/o tipifican el nivel de seguridad operacional de un sistema.

Instalaciones.- Están constituidas por el pavimento, las ayudas visuales, las vallas, los sistemas de drenaje y las edificaciones del aeródromo.

Investigación.- Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.
Lugar crítico (Hot spot).- Sitio del área de movimiento del aeródromo donde ya han ocurrido colisiones o incursiones en pista o donde hay más riesgo de que ocurran y donde se requiere mayor atención de los pilotos/conductores.

Manejo de Residuos.- Procedimiento que comprende las siguientes actividades: recolección, clasificación y transporte de desechos hasta su destino final.

Mantenimiento.- Conjunto de actividades que ayuda a las organizaciones a preservar los equipos y brindar seguridad en las operaciones. Para esto es necesario planear y programar los recursos humanos, materiales y económicos. Con el fin de optimizar la disponibilidad del equipo productivo, disminuir los costos de mantenimiento, reducir las fallas sobre los bienes y evitar accidentes.

Mantenimiento Correctivo.- Se ocupa de enmendar los fallos que ocurren durante las operaciones normales; produciendo muchas veces la interrupción imprevista de los equipos e instalaciones. Se busca con este mantenimiento reparar los inconvenientes una vez se han producido.

Mantenimiento Predictivo.- Se caracteriza por establecer parámetros de vigilancia por medio de instrumentos de medición.

Mantenimiento Preventivo.- Busca minimizar por medio de una serie de inspecciones periódicas el mantenimiento correctivo. Se pretende evitar y detectar fallas, apoyado en la experiencia y el historial del equipo. Manual de aeródromo.- Manual que forma



parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo a la RDAC Parte 139 “Certificación de aeródromos”, incluyendo todas sus enmiendas, que contenga las condiciones y procedimientos realizados por el operador de aeródromo en la prestación de servicios.

Medición de Seguridad Operacional.- Es la cuantificación de los resultados de eventos seleccionados de alto - nivel, alta - consecuencia, tales como los promedios de accidentes e incidentes serios.

Meta de Desempeño de Seguridad Operacional.- Son los objetivos concretos del nivel de seguridad operacional.

Mitigación.- Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.

Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (ALoS = Acceptable Level of Safety).- Es el grado mínimo de seguridad operacional que tiene que ser garantizado por un sistema en la práctica real.

Obstáculo.- Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

Esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie:

- (I) Sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o,
- (II) Esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.

Operador de Aeródromo.- Persona física o Jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

Operaciones Aeroportuarias.- Todas aquellas actividades indispensables desarrolladas dentro del aeródromo, que complementa en tierra las actividades aeronáuticas.



Operador/Explotador Aéreo.- Para efectos de este Reglamento se entenderá a la persona, organización o empresa involucrada en la operación de una aeronave.

Parte Aeronáutica.- Área de un aeródromo o aeródromo integrada por el área de movimiento: los terrenos y edificios adyacentes o parte de los mismos y cuyo acceso está controlado.

Peligro.- Condición o un objeto que podría provocar lesiones al personal, daños al equipo o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.

Peligro Aviario y de la Fauna.- riesgo generado por la presencia de fauna que supone para las aeronaves y su operación la presencia de aves y otro grupo de fauna en los aeródromos y sus inmediaciones, ante la posibilidad de que sean impactadas por aquellas durante sus fases de despegue y ascenso o de aproximación y aterrizaje, que son precisamente las fases más críticas del vuelo.

Performance.- Medida de la eficiencia y eficacia del funcionamiento del sistema de la gestión de la seguridad operacional (SMS) y se debe entender como el desempeño.

Perímetro Exterior:- Zona que rodea al perímetro interior y que es objeto de medidas de seguridad para salvaguardar las necesidades de apoyo inmediato a las operaciones, impidiendo la interferencia de personas no autorizadas o incontroladas.

Perímetro Interior:- Zona que es objeto de medidas de seguridad en el aeródromo/aeródromo para que puedan cumplirse con eficiencia las funciones de mando, comunicaciones, control de la coordinación, para permitir que las operaciones se realicen en forma segura al atender una emergencia, incluyendo las necesidades de entrada y salida inmediata del personal y de los vehículos que intervengan en la emergencia.

Plan de Emergencia.- Proceso por el cual cada aeródromo se prepara a hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en sus cercanías.

Plan de Gestión de Riesgos por Fauna.- Documento que producto de una evaluación establece, de manera detallada, las acciones que se implementarán para prevenir,



minimizar y controlar las poblaciones de fauna que representen una amenaza para la aviación, dentro y alrededor del aeródromo.

Plataforma (APN = Apron).- Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento. Política de seguridad. Declaración del compromiso y objetivos de una organización con respecto a la seguridad operacional, la cual debe estar respaldada o firmada por el máximo ejecutivo responsable, ajustarse al cumplimiento de las normas y requisitos a nivel nacional e internacional e incluir una declaración clara sobre la disposición de recursos, por parte de la organización, para la puesta en práctica de la política de seguridad operacional.

Poseedor del Certificado.- Significa el Operador poseedor de un certificado de aeródromo.

Predictivo.- Condición de un proceso, que documenta el desempeño espontáneo del mismo, con el fin de contar anticipadamente con información que permita, mediante el procesamiento adecuado, identificar situaciones que puedan ocasionar desviaciones respecto al comportamiento deseado del sistema y en virtud de ello, realizar las correcciones necesarias para evitar situaciones que afecten negativamente a la seguridad operacional

Proactivo.- Condición de un proceso que busca activamente identificar riesgos potenciales a través del análisis de las actividades de la organización y aplicar las medidas de mitigación necesarias para mantener las operaciones en un nivel de riesgo aceptable.

Probabilidad.- Se define como la posibilidad que un evento o condición insegura pueda ocurrir.

Procedimiento.- Forma especificado para llevar a cabo una actividad o un proceso. Medios específicos para efectuar las actividades operacionales y que transforma el “qué” (objetivos) en el “cómo” (actividades prácticas).



Proceso.- Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados. En seguridad operacional es el mecanismo que abarca el cumplimiento y la vigilancia regulatorias.

Punto de Espera de la Pista.- Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para el sistema ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera de la autorización de la torre de control de aeródromo.

Reactivo.- Condición de un proceso que responde a los acontecimientos que ya ocurrieron tales como incidentes y los accidentes y en base a ello adoptar medidas que permitan evitar ocurrencias similares, en el futuro.

Recuperar.- Cuando una aeronave no pueda desplazarse por sus propios medios o mediante el uso normal de un tractor o una barra de remolque se considerará que se efectúa la “recuperación de la aeronave”, por ejemplo:

- (I) Uno o más trenes de aterrizaje están fuera del pavimento de la pista, calle de rodaje o plataforma;
- (II) La aeronave está atascada en el lodo o la nieve;
- (III) Uno o más trenes de aterrizaje no funcionan o están dañados;
- (IV) Se considera que resultará económico reparar la aeronave.

Riesgo.- Probabilidad que un evento pueda ocurrir.

Riesgo de Seguridad Operacional.- Es la evaluación, expresada en términos de probabilidad y gravedad previstas, de las consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible.

Riesgo Tolerable. - Target Level of Safety (TLS). Objetivo deseable de seguridad operacional (ODS). Probabilidad bajo el cual el sistema está operando en zona relativamente segura, o riesgo máximo admisible.



Seguridad Operacional.- El Estado en el cual la posibilidad de lesiones a las personas o de daños materiales se reduce, y se mantiene en o por debajo de, un nivel aceptable a través de un proceso continuo de identificación del peligro y de la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

Señal.- Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Servicios de Navegación Aérea.- Comprende los servicios de tránsito aéreo (ATS = Air Traffic Services), servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (COM = Communications), servicios Meteorológicos para la navegación aérea (MET = Meteorological or Meteorology) Búsqueda y salvamento (SAR = Search and Rescue) y servicios de Información Aeronáutica (AIS = Aeronautical Information Services). Estos servicios se prestan al tránsito aéreo, durante todas las fases de las operaciones (aproximación, despegue, control de aeródromo y ruta).

Simulacro General de Emergencia.- Ensayo completo del plan de emergencia de un aeródromo que comprende el ensamblaje y utilización de todos los recursos de que se dispondría y que serían utilizado en una emergencia real.

Simulacro sobre el plano.- Simulacro de emergencia más sencilla y de menos costo. Se utiliza para someter a prueba la integración de los recursos y las posibilidades que ofrecen para responder a una emergencia y es un instrumento sencillo para establecer los planes, criticar y actualizar las diversas formas de intervenir en una emergencia antes de ensayarlas sobre el terreno.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS = Safety Management System).- Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios

Vía de vehículos.- Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)
	INTRODUCCIÓN

C. ABREVIATURAS

AAC	- Autoridad Aeronáutica Civil
ACR	- Análisis - Causa - Raíz
AIJJO	- Aeródromo Internacional José Joaquín de Olmedo
ADREP	- <i>Accident / Incident Data Reporting</i> - Sistema de Notificación de Datos sobre Accidentes / Incidentes
PEA	- Plan de Emergencia de Aeródromo o Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis
CRM	- <i>Crew Resource Management</i> - Gestión de Recursos de Tripulación
DGAC	- Dirección General de Aviación Civil
IBIS	- <i>ICAO Birdstrike Information System</i> - Sistema de Información de la OACI por Impacto con Ave
FOD	- <i>Foreign Object Damage</i> - Daño por Objetos (restos, desechos) Extraños
HIRM	- Hazard Identification and Risk Mitigation - <i>Identificación de Peligros y Mitigación de Riesgos</i>
LARs	- <i>Latin American Aeronautical Regulations</i> - Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas
MDA	- Manual de Aeródromo
MSGSO	- Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
SARP's	- <i>Standards and Recommended Practices</i> - Normas y Métodos Recomendados (OACI)
SCR	- Supervisor de Control y Registros del SMS
SDCPS	- <i>Safety Data Collection and Processing Systems</i> - Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional
SIPG	- Supervisor de Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos
SIT	- Sistema Integrado de TAGSA
SMS	- <i>Safety Management System</i> - Sistema(s) de Gestión de la Seguridad Operacional
SPI's	- <i>Security Parameters Indicators</i> - Indicadores de Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional
TAGSA	- Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.
TOR	- <i>Tolerability of Risk</i> - Tolerabilidad del Riesgo
USOAP	- <i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i> - Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 1
	ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

1.1. OBJETIVOS

- a) Supervisar y evaluar en forma continua la implementación del SMS.
- b) Crear y mantener una cultura de Seguridad Operacional en los usuarios y proveedores internos y externos que utilizan la infraestructura del aeródromo.
- c) Fomentar una cultura de reportes voluntarios de peligros.
- d) Proveer procedimientos aplicables, siguiendo una secuencia lógica y ordenada de acuerdo a la implementación del SMS en el AIJJO.

1.2. GENERALIDADES

- a) El MSGSO es una guía para el desarrollo, implantación y mantenimiento del SMS aplicables a las áreas operativas del AIJJO, describe los componentes que lo conforman y esta armonizado con los manuales y procedimientos emitidos por TAGSA, dentro del marco regulatorio de la RDAC 153.
- b) Este sistema de gestión de la seguridad operacional es aplicable para todas las dependencias operacionales y técnicas de TAGSA, como son la Gerencia de Seguridad que integra las Coordinación de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), Servicio de Emergencias Médicas (SEM), Servicios Técnicos y Credenciales, la Gerencia de Operaciones y Gerencia de Mantenimiento, diferentes proveedores de servicios aéreos que operan dentro del AIJJO, así como todo aquel que utilice sus instalaciones y servicios subcontratados.
- c) El SMS integrará otros procesos como son los programas de gestión de calidad, seguridad industrial, salud ocupacional, medio ambiente, donde corresponda (Jefatura de SIMA).

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 25

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 1
	ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

1.3. ALCANCE DE SEGURIDAD OPERACIONAL A CONTRATISTAS EXTERNOS O TERCERIZADOS.

Todo organismo, contratista o grupo técnico que no es parte de TAGSA y que desarrolle una actividad en el área de movimiento del AIJJO, debe estar en conocimiento de la política y procedimientos emitidos por el SMS de TAGSA, y así garantizar que sus actividades se realizarán dentro de un marco seguro.

Para tal efecto el TAGSA brindará una charla de adoctrinamiento relacionado con las normas y procedimientos de la seguridad industrial y operacional con base a las labores que van a desarrollar en el área de movimiento. ([Ver capítulo 13](#))

1.4. MARCO DE TRABAJO DEL SMS

La implantación del SMS, se lleva a efecto mediante la realización de un análisis de carencias a su sistema de seguridad operacional, ejecutado de acuerdo al tamaño de las operaciones y complejidad de servicios y recursos existentes en el AIJJO. La base de este importante análisis incluye la identificación de componentes y elementos que representan los requisitos básicos para la implantación del SMS aplicando lo reglamentado en la RDAC 153 Apéndice 1.

En este Manual se describe de forma eficiente un marco de trabajo ordenado, lógico y gradual de los componentes y elementos del SMS, lo cual permitirá que las operaciones aéreas se cumplan de forma eficaz y segura, respetando normas y estándares de seguridad nacional e internacional y manteniendo un ambiente libre de accidentes y un entorno de trabajo saludable para todos.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 26

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 2
	POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

2.1. GENERALIDADES DE LA POLÍTICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La política de la seguridad operacional tiene como objetivo mantener los niveles de seguridad operacional y alcanzar metas de desempeño en todas las áreas que conforman la empresa TAGSA, asumiendo el compromiso de desarrollar y alcanzar los más altos niveles de seguridad operacional en cumplimiento de las normas y procedimientos de la AAC, siguientes:

- a) De conformidad con los requisitos legales y las normas internacionales que aplican, el Ejecutivo Responsable para TAGSA es el Gerente General, quien en representación de la empresa aprobará y firmará la declaración de la política operacional.
- b) De conformidad con los requisitos legales y las normas internacionales que aplican, el Ejecutivo Responsable para TAGSA es el Gerente General, quien en representación de la empresa aprobará y firmará la declaración de la política operacional.
- c) El Ejecutivo Responsable y el equipo de Implementación del SMS son los encargados de promover una adecuada política de seguridad operacional a través una efectiva identificación de peligros y gestión de riesgos desarrollados de acuerdo a la envergadura, naturaleza y complejidad de las actividades que se llevan a efecto en el AIJJO.
- d) Asumir el compromiso de una mejora continua al establecimiento y control del SMS, mediante la disponibilidad y accesibilidad visible de la política de la seguridad operacional para los diferentes niveles técnicos y operativos de la empresa.
- e) Proveer los recursos humanos, financieros y materiales y la implantación de planes de acción aplicables a la organización para alcanzar operaciones seguras.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 27

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 2
	POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- f) Asegurar un sistema de notificación efectiva y visible que permita promover y difundir de forma expedita a través de los Gerentes y Jefes departamentales de TAGSA, los acontecimientos que se susciten en el AIJJO.
- g) Establecer un sistema de identificación de peligros y mitigación de riesgos, así como métodos y procedimientos que permitan eliminar las condiciones latentes que se encuentren presentes en el sistema y en la operación del AIJJO.
- h) Garantizar que no se tomen medidas punitivas en contra de ningún empleado que reporte voluntariamente situaciones que comprometan a la seguridad operacional, utilizando para el efecto el sistema de notificación de peligros; a menos que dicha divulgación implique, más allá de cualquier duda razonable, una negligencia grave o una despreocupación deliberada por parte de algún empleado de la empresa, con lo cual quedará sin efecto lo enunciado al inicio de este párrafo.
- i) Asegurar la planificación y cumplimiento de una capacitación adecuada para obtener una competencia apropiada que permita la implantación y mantenimiento de la seguridad operacional.
- j) Establecer un compromiso de análisis técnico y profesional sobre aquellos reportes de incidentes o accidentes que pongan o pudieran poner en riesgos las operaciones aéreas con alguna clase de comportamiento inaceptable, en cuyo caso se podrán aplicar medidas disciplinarias acordes con las normas vigentes.

2.2. REVISIÓN DE LA POLÍTICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- a) Para asegurar que las medidas correctivas, ajustes de objetivos y metas propuestas permitan mantener un rendimiento apropiado, la Política de la Seguridad Operacional será revisada cada 2 años o por cualquier cambio que implique una alteración de la política vigente.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 28

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 2
	POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- b) La política de seguridad operacional será difundida a todos los funcionarios de TAGSA a través de la Jefatura de Seguridad Operacional por medio de charlas, murales informativos o memorándums internos.
- c) La Jefatura de Seguridad Operacional guardara un registro de la revisión y difusión de la Política de Seguridad Operacional.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 29



Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de
la Seguridad Operacional (MSGSO)

CAPITULO 2

POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.3. POLITICA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

DECLARACIÓN DE LA POLITICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AIJJO



Aeropuerto de Guayaquil

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. TAGSA, establece como política el garantizar que la Gestión de la Seguridad Operacional sea una de las prioridades a cumplir en los diferentes niveles de la organización, para lo cual serán asignados los recursos humanos, materiales y financieros, que se requieran para implementar los planes y programas que sean necesarios para el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, con el objetivo de que las operaciones aéreas en el Aeropuerto internacional José Joaquín de Olmedo (AIJJO), se desarrollen con seguridad-

La empresa TAGSA se compromete a:

- *Establecer* los procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos.
- *Asegurar* un sistema de comunicación efectiva que permita hacer extensiva a la comunidad aeronáutica los acontecimientos que se susciten en el AIJJO.
- *Asegurar* que todo el personal de TAGSA y de las empresas que operan en el aeropuerto, disponga de la información necesaria respecto a la seguridad operacional.
- *Asegurar* que se planifique y se proporcione la capacitación adecuada para todo el personal de TAGSA, en los temas relacionados con la seguridad operacional de la aviación.
- *Garantizar* que no se tomen medidas punitivas en contra de los empleados u otras personas que informen de situaciones de riesgo o de peligro, o que emitan reportes que ayuden a mejorar los procedimientos de control o de seguridad de las operaciones aéreas en el aeropuerto.
- Garantizar el análisis técnico y profesional de cada uno de los reportes de situaciones que pongan en riesgo las operaciones aéreas en el aeropuerto y a no tomar medidas punitivas contra quienes las hayan cometido, a menos que de la investigación del evento se concluya más allá de cualquier duda razonable, la existencia de una negligencia grave o una despreocupación deliberada a los procedimientos operacionales de TAGSA. En cuyo caso, se aplicaran las normas legales y reglamentarias que corresponda.

Gral. Ángel Córdova Carrera

GERENTE GENERAL

TERMINAL AEROPORTUARIA DE GUAYAQUIL S.A.
(TAGSA)

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)

2do Edición

Emisión: Oct / 2020

Vigencia: Dic / 2020

Página 30

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 2
	POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

2.4. GENERALIDADES DE LOS OBJETIVOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- a) Proporcionar procedimientos que sirvan como guía para el desarrollo, implementación y mantenimiento de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional con alcance a todas las áreas operativas y administrativas de TAGSA, mediante la identificación de peligros y mitigación de riesgos.
- b) Definir las metas de un rendimiento medible que expresado en términos numéricos sirva como guía para el desarrollo, implementación y mantenimiento de un SMS aceptable, confiable y pertinente para todas las áreas del AIJJO.
- c) Analizar y difundir, según como sea necesario, un marco de trabajo respaldado por las regulaciones técnicas emitidas por la AAC así como las normas y procedimientos específicos emitidos por TAGSA para gestionar la implementación de una Seguridad Operacional aplicable para la envergadura operacional del AIJJO.
- d) Establecer un rendimiento realista y objetivo que se genere en materia de Seguridad Operacional a través de la base de datos contrastado con las valoraciones resultantes de los Indicadores de Gestión.
- e) Establecer una política acorde con la realidad de la seguridad operacional del aeródromo, la cual debe estar respaldada con la firma del Ejecutivo Responsable y establecer los parámetros que permitan operaciones seguras como prioridad principal a implantarse dentro del AIJJO.
- f) Exponer a través de la página web <http://sms.tagsa.aero>, y de las carteleras informativas los formularios de reporte que permiten advertir las diferentes situaciones de peligro que pudieran presentarse en el AIJJO.
- g) Difundir las medidas de seguridad y los procedimientos emitidos a través de los boletines de seguridad operacional y publicadas en los medio descritos

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 31

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 2
	POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

anteriormente que están ubicados en sitios previamente seleccionados en el área de movimiento.

- h) Identificar los peligros y mitigar los riesgos poniéndolos en un nivel de aceptación que no afecten a la seguridad operacional del AIJJO.
- i) Crear y mantener una cultura de seguridad operacional en los usuarios del Área de Movimiento del AIJJO, fomentando un ambiente de trabajo amigable y confortable para la persona.
- j) Armonizar las acciones que antes, durante y después de una situación de emergencia deban asumir el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), Seguridad Industrial y Medio Ambiente (SIMA), Operaciones y Mantenimiento, según aplique.
- k) Solicitar la asignación o aprobación de recursos materiales y financieros que permitan llevar a efecto la implementación de los planes y programas necesarios para el cumplimiento de las regulaciones nacionales, normas internacionales y procedimientos internos que mantengan un SMS apropiado para el AIJJO.
- l) Realizar auditorías internas y externas para asegurar el cumplimiento de los objetivos trazados en beneficio de las operaciones aeroportuarias.
- m) Establecer un programa de capacitación permanente para todos los funcionarios de TAGSA que laboran en el área de movimiento acorde con los objetivos de Seguridad Operacional del AIJJO.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 32

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 3
	OBLIGACIÓN DE RENDIR CUENTAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

3.1. IDENTIFICACIÓN DE RESPONSABILIDADES RELACIONADAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS DIFERENTES ÁREAS DE TAGSA.

- a) El Ejecutivo Responsable quien independiente de sus otras funciones, tendrá el compromiso a nombre de TAGSA de rendición de cuentas ante la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC), respecto a la implantación, rendimiento y mantenimiento del SMS.
- b) Todos los Gerentes del Equipo de implementación, Jefes de áreas operativas, Jefe de SMS (con independencia de otras funciones), tendrán la obligación directa de rendición de cuentas sobre la Seguridad Operacional al Comité de SMS.
- c) Verificar que los diferentes niveles técnicos operativos tienen claramente definidos la toma de decisiones sobre la tolerancia de los riesgos de la Seguridad Operacional que definirá el Ejecutivo Responsable.
- d) Las responsabilidades de los diferentes miembros que integran el Comité de SMS, están descritas en el [capítulo 4](#) están definidas y en conocimiento de los participantes y de toda la empresa.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 33

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

4.1. OBJETIVOS

- a) Establecer las competencias, funciones y responsabilidades del personal encargado de dirigir, implementar y mantener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en TAGSA.
- b) Describir a través de un Organigrama Funcional y Organizacional el SMS de TAGSA.

4.2. DESIGNACIÓN DEL EQUIPO DE IMPLANTACIÓN DEL SMS

- Ejecutivo Responsable.
- Gerente de Seguridad
- Gerente de Operaciones
- Gerente de Mantenimiento
- Jefe de Seguridad Operacional (SMS)

4.3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EQUIPO DE IMPLEMENTACIÓN

- a) Impulsar la implantación del SMS desde la etapa inicial de planificación hasta la finalización de este proceso.
- b) Desarrollar un Plan de Implantación del SMS que integre a todo el personal de la Jefatura de Seguridad Operacional.
- c) Garantizar la capacitación y difusión del SMS para una implementación eficaz y adecuada, que este acorde con los procesos relacionados; así como la participación de todo el personal responsable de las áreas de las áreas técnicas operativas.
- d) Controlar y documentar el avance de la implantación del SMS proporcionando al Ejecutivo Responsable la información actualizada de las novedades detectadas.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 34

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- e) Las funciones y responsabilidades de cada participante en el equipo de implantación del SMS serán socializadas mediante charlas difundidas al personal de la empresa.

4.4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EJECUTIVO RESPONSABLE

- a) El Gerente General amparado en la representación legal asumida es el Ejecutivo Responsable del SMS en TAGSA, con el compromiso de la asignación de recursos humanos, financieros y materiales que permitan la implantación y mejora continua de la seguridad operacional.
- b) Elaborar, firmar y garantizar la Política de la Seguridad Operacional a fin de establecer los lineamientos que TAGSA debe aplicar para un SMS activo, aplicable y útil para la empresa, el cual será revisado cada 2 años, a fin de mantener un mejoramiento continuo en el rendimiento del SMS.
- c) Liderar la implantación de la seguridad operacional para que los diferentes niveles técnicos y administrativos, asuman el compromiso de proporcionar la mayor cooperación a la implantación y control del SMS.
- d) Garantizar el cumplimiento de la legislación aeronáutica ecuatoriana y los procedimientos internos vigentes emitidos por TAGSA.
- e) Respalda e impulsar la implantación de la seguridad operacional mediante la disposición de medidas correctivas que permitan abordar las situaciones de peligro y errores reportados que podrían propiciar incidentes/accidentes, así como también que se lleven a efecto la prevención y mitigación de riesgos para alcanzar operaciones aéreas seguras.
- f) Establecer un sistema de comunicación directa entre el Ejecutivo Responsable, la Jefatura de SMS y los miembros del Comité de SMS.
- g) Garantizar la capacitación adecuada y experiencia técnica necesaria del equipo de SMS, así como una implementación eficaz de los procesos en las diferentes áreas técnicas operativas.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 35

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- h) Seleccionar y designar al personal responsable que colaborará e integrará la Jefatura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para su implantación y mantenimiento eficaz.
- i) Presidir el Comité del SMS, asegurando que las observaciones y sugerencias presentadas, tengan el adecuado tratamiento, en cumplimiento de los planes y acciones de identificación de peligros y mitigación de riesgos que correspondan.
- j) Supervisar que el sistema de reportes y de difusión de la seguridad operacional se haga extensiva de forma efectiva a la comunidad aeronáutica del AIJJO garantizando que no se tomen medidas punitivas en contra de los involucrados, a menos que la notificación indique una negligencia deliberada a los estándares de seguridad o regulaciones vigentes, mediante el establecimiento y mantenimiento de la competencia de la organización.
- k) Designar a los responsables de las diferentes dependencias operativas para que representen a sus respectivas áreas ante el Comité del SMS.
- l) Respaldar el compromiso con la seguridad operacional aplicables a la preservación de la calidad del medio ambiente.
- m) Supervisar la definición y medición de los parámetros de seguridad operacional (Indicadores de Gestión) en el AIJJO.
- n) Garantizar que el personal de la Jefatura del SMS estén exentos de cumplir otras funciones que puedan afectar o interferir a las designadas.

4.5. FUNCIONES Y REPOSABILIDADES DEL JEFE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Jefatura de SMS depende directamente de la Gerencia General quien ejerce la función en calidad de Ejecutivo Responsable, a quien informará sobre las investigaciones, gestiones o procedimientos que en su área se desarrollen.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 36



PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Tendrá absoluta independencia y no estará subordinado a otras áreas o a cumplir otras funciones. Sus responsabilidades son las siguientes:

- a) Desarrollar, administrar y gestionar la implantación del SMS a nombre del Ejecutivo Responsable.
- b) Solicitar los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para la planificación, implantación, mantenimiento y realización del SMS.
- c) Recopilar y analizar conjuntamente con los Supervisores del SMS, las informaciones reportadas en los formularios descritos en el [Adjunto C](#), de los diferentes sucesos que se originen en el AIJJO.
- d) Coordinar periódicamente con el Ejecutivo Responsable y poner en conocimiento del Comité de Seguridad Operacional, las medidas que ameriten para la toma de decisiones basados en la Gestión de Riesgo y los mecanismos de mitigación que permitan garantizar la seguridad operacional.
- e) Elaborar procedimientos para preservar y mejorar la seguridad operacional en el AIJJO, adoptando métodos reactivos, proactivos y predictivos.
- f) Monitorear las acciones correctivas aplicables al SMS que diariamente se presenten y evaluar sus resultados.
- g) Asegurar que la política de seguridad operacional sea socializada, comprendida y establecida en todos los niveles operativos de TAGSA.
- h) Actuar como enlace entre las distintas áreas de TAGSA, durante el proceso de implantación y mantenimiento del SMS.
- i) Planificar las capacitaciones iniciales y recurrentes de SMS para todo el personal de TAGSA.
- j) Supervisar que los Supervisores de SMS mantengan los registros y la documentación de seguridad operacional.

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- k) Mantener la coordinación, acercamientos y relaciones de cordialidad con los SMS de los diferentes proveedores de servicios que laboren en el AIJJO.
- l) Comunicar a la AAC (SSP) los índices de rendimiento de la seguridad operacional de TAGSA.
- m) Gestionar ante el Ejecutivo Responsable la revisión y actualización de la Política de la Seguridad Operacional o cuando algún cambio sustancial lo amerite para permitir y mantener el aseguramiento del cumplimiento de los objetivos del SMS.
- n) Evaluar la eficacia de las auditorías internas que respecto a la implantación y control del SMS.
- o) Representar a TAGSA ante la AAC en los aspectos relativos a SMS.
- p) Desarrollar un cronograma de implementación del SMS en TAGSA, acorde con el tamaño, naturaleza y complejidad de las operaciones en el AIJJO.
- q) Identificar las tendencias de sucesos recurrentes y recomendar las medidas correctivas y evaluar sus resultados, para ser tratados en el comité de SMS.
- r) Ser miembro del Comité del SMS, fungiendo las funciones de secretario, además puede delegar a un Supervisor del equipo del SMS para que lo sustituya ante el Comité del SMS cuando no pueda asistir.
- s) Observar la efectividad del Plan de Emergencia; Contingencia y Crisis del AIJJO.

4.6. FUNCIONES Y REponsabilidades del Gerente de Seguridad

- a) Ser miembro del Comité del SMS.
- b) Supervisar y evaluar las medidas correctivas que en materia de seguridad operacional sean aplicables al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), AVSEG y Servicio de Emergencias Médicas (SEM).

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 38

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- c) Comunicar al Jefe del SMS el avance de la implementación del SMS en su área.
- d) Ejercer las coordinaciones técnicas inherentes a la seguridad operacional en las áreas operativas del AIJJO, asegurando la identificación de peligros y mitigación de riesgos en todo el personal a su cargo.
- e) Mantener la confidencialidad de los reportes de incidentes, accidentes o fallas en el Sistema de la Seguridad Operacional, para permitir que su personal comunique de manera efectiva las inquietudes que al respecto identifique.
- f) Cooperar en las investigaciones para determinar el origen de incidentes, accidentes o sucesos que afecten o pongan en peligro la Seguridad Operacional.
- g) Asesorar en los problemas de implantación del SMS.
- h) Asegurar la capacitación del SMS al personal de su dependencia.

4.7. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL GERENTE DE OPERACIONES

- a) Ser miembro del Comité del SMS.
- b) Asegurar la implementación y mantenimiento del SMS dentro del área de su competencia.
- c) Reportar a la Jefatura de SMS, todo incidente, accidente o evento inseguro que se produzca dentro del AIJJO.
- d) Servir de apoyo durante las reuniones del Comité de SMS, para que se cumplan las resoluciones que cada caso amerite.
- e) Cooperar en las investigaciones que permita determinar el origen de incidentes, accidentes o sucesos que afecten o pongan en peligro la Seguridad Operacional.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 39

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- f) Mantener la confidencialidad de los reportes de incidentes, accidentes o fallas en el Sistema de la Seguridad Operacional, para permitir que el personal de operaciones comunique de manera ágil y efectiva las novedades que al respecto sean emitidas.
- g) Comunicar al Jefe del SMS el avance de la implementación del SMS en su área.
- h) Asegurar la capacitación del SMS del personal de su dependencia.

4.8. FUNCIONES Y REPOSABILIDADES DEL GERENTE DE MANTENIMIENTO

- a) Ser miembro del Comité del SMS.
- b) Apoyar la confidencialidad de los reportes de incidentes, accidentes o fallas en el Sistema de la Seguridad Operacional, para permitir que el personal de mantenimiento comunique de manera rápida y efectiva las inquietudes que al respecto se identifiquen.
- c) Asegurar la implementación y mantenimiento del SMS dentro del área de su competencia.
- d) Cooperar en las investigaciones que permitan determinar el origen de los incidentes, accidentes o sucesos que afecten o pongan en peligro la Seguridad Operacional.
- e) Reportar a la Jefatura de SMS, todo incidente, accidente o evento inseguro que se produzca dentro del AIJJO.
- f) Asegurar la capacitación del SMS del personal de su dependencia.

4.9. FUNCIONES Y REPOSABILIDADES DEL SUPERVISOR DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y GESTIÓN DE RIESGOS (SIPG)

- a) Investigar y clasificar por orden de prioridad los peligros encontrados, los incidentes/accidentes y las situaciones de peligro que se hayan producido en el área de movimiento del AIJJO.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 40

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- b) Investigar y evaluar la efectividad de las medidas activas, correctivas y/o preventivas que sobre incidentes, accidentes y cualquier acontecimiento relacionado a los riesgos que podrían afectar la seguridad operacional del AIJJO.
- c) Comprobar que las medidas correctivas recomendadas por el Comité de SMS se cumplan de forma efectiva evaluando sus resultados y eficacia.
- d) Participar como observador en aquellas investigaciones que sean competencia de la AAC, en caso de que se haga extensiva su participación.
- e) Colaborar con el Jefe de SMS en el Plan de Implantación del SMS.
- f) Analizar la información reportada a través de los formularios descritos en los [Adjunto C](#)
- g) Elaborar procedimientos para preservar y mejorar la seguridad operacional en el AIJJO, adoptando métodos reactivos, proactivos y predictivos.
- h) Mantener la coordinación, acercamientos y relaciones de cordialidad con los SMS de los diferentes proveedores de servicios establecidos en el AIJJO.
- i) Identificar las tendencias de peligros, de sucesos recurrentes y recomendar las medidas correctivas para ser tratadas en el comité del SMS.
- j) Difundir y mantener las medidas de Seguridad Operacional en el AIJJO.
- k) Ser miembro del Comité del SMS en calidad de asistente en las exposiciones sin opción de voto en las decisiones que se adopten.
- l) Observar la efectividad y aplicación del Plan de Emergencia Contingencia y Crisis del AIJJO.
- m) Desarrollar y efectuar Auditorías Internas aplicables al SMS del AIJJO.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 41

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

4.10. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL SUPERVISOR DE CONTROL Y REGISTROS (SCR)

- a) Colaborar con el SIPG en la investigación de incidentes/accidentes o situaciones de peligro que produzcan en el área de movimiento del AIJJO, cuando así sea necesario.
- b) Colaborar con el Jefe del SMS en la Implantación del SMS y en la recepción, registro y archivo de las documentaciones relacionadas a la seguridad operacional que es remitida a la Jefatura de SMS.
- c) A través de los registros ingresados en la base de datos, identificar las tendencias de sucesos recurrentes y recomendar las medidas correctivas para ser tratadas en el Comité del SMS.
- d) Registrar y archivar los entrenamientos iniciales y recurrentes para el personal de SMS.
- e) Ser miembro del Comité del SMS en calidad de participante en las exposiciones sin opción de voto en las decisiones que se adopten.
- f) Analizar la información reportada en los formularios descritos en los [ADJUNTO C](#)
- g) Notificar al Jefe del SMS la información procesada de reportes de accidentes e incidentes suscitados en el AIJJO y el cometimiento de infracciones a la seguridad operacional.
- h) Emitir los Boletines Informativos y difundir su publicación a través de las carteleras - buzones informativos y en la página web <http://sms.tagsa.aero>,
- i) Desarrollar los Indicadores de Gestión, desarrollados en el SIT, para ser presentados al Gerente General.
- j) Observar la efectividad del plan de Emergencia Contingencia y Crisis del AIJJO.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 42

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- k) Desarrollar y efectuar Auditorías Internas aplicables al SMS del AIJJO. Colaborar en la identificación de peligros y análisis de riesgos.

4.11.FUNCIONES Y REPONSABILIDADES DEL COMITÉ DE SMS

El Comité de SMS de TAGSA está conformada de la siguiente manera:

- Ejecutivo Responsable (Presidente)
- Jefe de SMS (Secretario)
- Gerente de Seguridad (Integrante)
- Gerente de Operaciones (Integrante)
- Gerente de Mantenimiento (Integrante)
- Supervisor SMS SIPG (Asistente)
- Supervisor SMS SCR (Asistente)

Sus funciones serán las siguientes:

- a) Respaldo la implantación del SMS, evaluando su adecuación y controlando la eficacia, proponiendo soluciones que permitan análisis oportunos y para cumplir con los objetivos propuestos.
- b) Analizar y tramitar los informes de las auditorías realizadas a los diferentes departamentos relacionados con las operaciones en el área de movimiento, que permitan evaluar los riesgos y aplicar las medidas correctivas y/o preventivas cuando corresponda y revisar el cumplimiento de las recomendaciones emitidas a través de los registros de mitigación de riesgos existentes o las que se presenten por sucesos de alta severidad o impacto.
- c) Controlar la eficacia de los datos relacionados con la duración de los procesos de gestión de la seguridad operacional, en respaldo de la

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 43

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

prioridad que tiene TAGSA de respaldar un proceso solido en la toma de decisiones para la seguridad operacional.

- d) Determinar plazos máximos de cumplimiento a las áreas involucradas en las Resoluciones asumidas por el Comité que requieran aplicaciones para solucionar incidentes/accidentes y situaciones peligrosas del AIJJO.
- e) Apoyar la gestión de la Jefatura de SMS para obtener los recursos financieros, humanos y técnicos correspondientes que permitan alcanzar el mejor rendimiento de una Seguridad Operacional que vaya más allá de las exigencias reglamentarias. Identificar las tendencias de sucesos recurrentes y disponer las acciones de mitigaciones tanto correctivas como preventivas a fin de lograr las metas y objetivos propuestos del SMS.
- f) Fomentar el progreso de la implantación del SMS y controlar se lleven a efecto las actualizaciones regulares que sean acordes con una mejora continua de la seguridad operacional, previamente notificadas y coordinadas con el Ejecutivo Responsable.
- g) Controlar la eficacia de la seguridad operacional en las compañías subcontratadas.
- h) Verificar el rendimiento que en materia de la seguridad operacional se obtenga y la obligación ser informados sobre el resultado de las resoluciones emitidas, especialmente las que tengan relación con las áreas de operación y mantenimiento, que deberán ser socializadas a cada gerencia y/o jefatura con los respaldos respectivos, para crear en el personal una cultura de notificación voluntaria ante las amenazas de peligros que detecten.
- i) El Comité de Gestión de la Seguridad Operacional se reunirá cada 2 meses o en su defecto cuando existan sucesos de alta severidad en el área de movimiento del AIJJO.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 44

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

- j) Las resoluciones que emita el Comité de SMS serán tareas vinculantes hacia las áreas que deban cumplir estos mandatos. La Jefatura de SMS registrará y dará seguimiento el cumplimiento de dichas resoluciones. El cumplimiento de las resoluciones será dispuestas por el propio Comité de SMS.

4.12. COMPETENCIAS DEL JEFE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

Es un puesto Técnico - Administrativo designado por la Gerencia General, que requiere los siguientes registros:

- a) Experiencia no inferior a 2 años en trabajos de control, supervisión y/o mantenimiento de operaciones aéreas (respecto a operaciones aeroportuarias).
- b) Capacitación específica en asuntos relacionados con la seguridad operacional en un periodo no mayor de 2 años al ingreso de la empresa.
- c) Experiencia mínima de dos años en cualquiera de las siguientes funciones:
- Conocimientos básicos de Legislación y Regulación Aeronáutica (Nacional e Internacional).
 - Habilidades organizativas y planificadoras para la implementación del SMS. Familiarización con el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del AIJJO.
 - Destrezas para manejo de personas (liderazgo).
 - Conocimiento básico en investigación de accidentes aéreos o disciplinas relacionadas.
 - Habilidades analíticas y de rápida percepción de problemas.
 - Capacidad para desarrollar soluciones interdisciplinarias.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 45

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 4
	PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

4.13. COMPETENCIAS DEL SUPERVISOR DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y GESTIÓN DE RIESGOS (SIPG)

Es un puesto Técnico - Administrativo designado por la Gerencia General en coordinación con el Jefe de SMS, que requiere las siguientes competencias:

- a) Conocimientos básicos de Legislación y Regulación Aeronáutica (Nacional e Internacional).
- b) Familiarización con el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del AIJJO.
- c) Habilidades organizativas y planificadoras para la implementación del SMS.
- d) Habilidades analíticas y de rápida percepción de problemas para revisar y evaluar las barreras existentes.
- e) Conocimiento básico en investigación de accidentes aéreos o disciplinas relacionadas.
- f) Capacitación específica en asuntos relacionados con la seguridad operacional en un periodo no mayor de 2 años al ingreso de la empresa.

4.14. COMPETENCIAS DEL SUPERVISOR DE CONTROL Y REGISTROS (SCR)

Es un puesto Técnico - Administrativo que es designado por la Gerencia General en coordinación con el Jefe de SMS, que requiere las siguientes competencias:

- a) Conocimiento básico de la Legislación y Regulación Aeronáutica (Nacional e Internacional).
- b) Familiarización con el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del AIJJO.

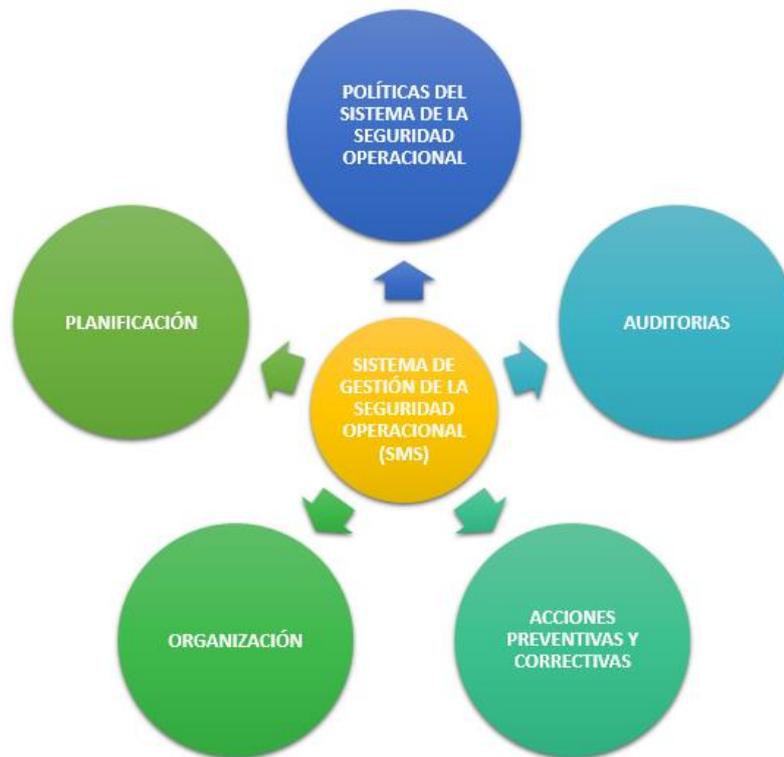
Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 46



PERSONAL CLAVE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- c) Habilidades organizativas y planificadoras para la implementación del SMS.
- d) Habilidades analíticas y de rápida percepción de problemas.
- e) Capacitación específica en asuntos relacionados con la seguridad operacional en un periodo no mayor de 2 años al ingreso de la empresa.

4.15. TAREAS DEL SMS EN TAGSA





4.16. ESQUEMA ORGANIZACIONAL DEL COMITÉ DE SMS EN TAGSA



	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 5
	PROCEDIMIENTOS DEL CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN	

5.1. OBJETIVOS

Describir el sistema de registro y método de control que se cumple para asegurar que los procesos llevados a efecto por el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional son de fácil acceso y ágil recuperación.

5.2. GENERALIDADES

- a) Los formularios o documentos emitidos para el registro y control del SMS tienen como finalidad identificar, asegurar y desarrollar una cultura de la seguridad operacional que permita activar, modificar o eliminar sucesos que podrían inducir al cometimiento de actos de alto riesgo o de impacto relevante a las operaciones en el AIJJO.
- b) Las instrucciones y otros procesos documentados son difundidos para mejorar la seguridad operacional en las empresas, organizaciones y personal que labora en el AIJJO, detallando los problemas de seguridad que podrían evitar, eliminar o mitigar factores de alto riesgo que podrían incidir en el desarrollo de accidentes/incidentes.
- c) Los registros están almacenados cronológicamente en la base de datos del SIT, además se los emite y archiva como documentos impresos y sus respaldos en formato digital, lo cual garantiza su conservación.

5.3. PROCEDIMIENTO PARA RECOLECCIÓN Y PROCESAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN DE SMS

- a) El Supervisor de Control y Registros (SCR) será el encargado de receptor toda clase de documentación que competa al área de SMS, para archivarlos en carpetas localizadas en la biblioteca técnica de la Jefatura de la Seguridad Operacional.
- b) La documentación digitalizada de los reportes del [Adjunto C](#) se conservarán durante 5 años.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 49

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 5
	PROCEDIMIENTOS DEL CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN	

- c) Todo los formularios que lleguen a la Jefatura de SMS ya sea por vía online, email, física serán analizados y registrados por el SCR y archivados cuidando la reserva del caso. Los formularios serán solo de uso interno de esta Jefatura.
- d) Todos los datos personales del denunciante, testigo o responsable de un incidente o situación peligrosa se la manera reservada dentro de la Jefatura de SMS.
- e) Los formularios del [adjunto C](#) se registrarán y se archivarán de acuerdo a la categorización del tipo de reporte como son: Incidente/ Accidente, Actas de Constatación de Derrames, Situación Peligrosa, Incursión/Excursión de Pista, Impacto con Fauna y Presencia de Fauna.
- f) Las actas de reunión, informes de auditoría, informes de investigación solo serán de uso interno de la Jefatura de TAGSA, si la AAC lo requiere tendrá que gestionarlo por escrito explicando la motivación del mismo.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 50

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

6.1. OBJETIVOS

- a) Establecer formularios y registros que permitan la identificación de peligros y ulteriormente la gestión de riesgos relacionados con incidentes, accidentes y situaciones peligrosas aplicables para la evaluación, investigación, difusión y mejora de la seguridad operacional en el AIJJO bajo un sistema de reportes voluntarios y obligatorios.
- b) Establecer un procedimiento que permita identificar y clasificar los peligros y como se lleva a efecto el proceso de evaluación de riesgos de la seguridad operacional, mediante la recopilación de datos que permitan mitigar actividades riesgosas o eventos peligrosos que pudieran producirse en el AIJJO.
- c) Describir la metodología de investigación de los incidentes, accidentes o cualquier otro suceso que comprometa la seguridad operacional en el AIJJO, incluyendo la identificación de peligros y la gestión de riesgos del SMS.

6.2. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE EVENTOS EN EL AIJJO

- a) Todo evento que origine un incidente, accidente o situación peligrosa, en el área de movimiento del AIJJO deben ser notificados a la Jefatura de SMS través de los formularios descritos en el [ADJUNTO C.](#)
- b) Si ocurriera algún suceso de alta severidad en el AIJJO el departamento de Operaciones de TAGSA comunicará inmediatamente de acontecido al Administrador o Inspector de Aeródromo de la AAC.
- c) Para la notificación de sucesos TAGSA tiene disponible los siguientes formularios:
 - Reporte Interno de Incidente / Accidente
 - Acta de Constatación de Derrames

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 51

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

- Reporte de Situación Peligrosa (RSP)
 - Reporte de Presencia de Fauna en el Aeródromo
 - Reporte de Impactos con Fauna (IBIS)
 - Reporte de Incursión/Excursión de Pista
- d) Los reportes antes descritos pueden ser entregados a la Jefatura de SMS por los siguientes medios:
- Directamente a la oficina de SMS
 - En los diferentes buzones que se encuentran en sitios estratégicos y accesibles del área de movimiento del AIJJO.
 - A través de la página www.sms.tagsa.aero
 - En el sistema integrado de TAGSA (SIT)
- e) Los formularios del adjunto C permiten al usuario categorizar la condición del informe (mandatorio, voluntario o confidencial); dicha categorización está basada en los siguientes consideraciones:
- **Reportes Confidenciales.** Cuando el usuario desea que su reporte sea manejado Confidencial, la Jefatura de SMS y el Ejecutivo Responsable aseguran que el tratamiento de la información recibida y los antecedentes de la investigación serán manejados reservadamente sin la participación de otro funcionario de TAGSA.
 - **Reportes Voluntarios.** Toda la comunidad aeroportuaria puede ofrecer información sobre sucesos o eventos que ponen en riesgo la seguridad operacional de forma voluntaria. Este documento puede ser diligenciado sin identificación (Anónimo) si la persona así lo desea. TAGSA garantiza que se protegerá las fuentes de información en los sistemas de notificación voluntaria.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 52

- **Reportes Obligatorios**, Todo personal adscrito a las áreas de operaciones y mantenimiento tienen la obligación de reportar los sucesos, peligros, incidentes o accidentes donde el usuario es actor o testigo presencial del suceso.

- f) Los formularios se han desarrollados de acuerdo a la envergadura operativa del AIJJO, además TAGSA garantiza que no se adoptarán sanciones contra ninguna persona que denuncie o reporte cualquier acción que atente contra de la seguridad operacional del AIJJO.

- g) La Jefatura de SMS procesará todo reporte recibido ya sea de forma verbal o escrita para ser validado posteriormente. Cuando los reportes lleguen a la Jefatura de SMS serán tratados con carácter reservado y su uso será exclusivamente interno. La información contenida en cualquiera de estos formularios tendrán garantizada la imparcialidad del personal de la seguridad operacional, sin perjuicio de medidas punitivas. Dichos archivos estarán bajo la responsabilidad del SCR y del Jefe la Jefatura del SMS.

- h) Todo formulario de reporte será receptado por el Supervisor de Control y Registros (SCR), quien luego del análisis de los hechos validará el reporte y lo remitirá al Supervisor de Investigación de Peligros y Gestión de Riesgos (SIPG) quien proseguirá con el proceso de investigación o análisis del suceso para desarrollar las recomendaciones necesarias para mitigar el peligro identificado. En caso que el reporte de no sea validado por el SIPG no será ingresado a la base de datos del SIT.

- i) El SCR después de validar el reporte ingresará la información de este en la base de datos del sistema integrado (SIT) que a su vez alimentará los indicadores de gestión, cuyos registros serán mantenidos en formato electrónico.

- j) Si un reporte llega de forma verbal o escrita a la Jefatura de SMS, el SCR luego de validar dicha información ingresara la novedad en el sistema integrado (SIT), para que este se difunda a las áreas respectivas para que

tomen conocimiento y realicen las correcciones o las mitigaciones si fuera el caso.

- k) La Jefatura de SMS supervisara y analizara constantemente si los formularios de reportes son adecuados y eficaces para reportar las novedades en el área de movimiento del AIJJO.
- l) Ya que el AIJJO dispone de buzones para la toma de reportes en el Área de Movimiento, la Jefatura de SMS verificará 1 vez a la semana si existiera formularios dentro del ánfora para gestionarlos como se lo describe anteriormente.

6.3. PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS

- a) La Identificación de Peligros y la Mitigación de Riesgo (HIRM) a través de revisiones progresivas y sistemáticas es prioridad para la seguridad operacional de TAGSA, a través de las condiciones u objetos que podrían desencadenar o contribuir a operaciones inseguras para las aeronaves o equipos de ayudas de tierra, causando incidentes o accidentes, por lo que es necesario determinar su recurrencia y las consecuencias que pudieran generar estos sucesos.
- b) La base de datos a cargo del Supervisor de Control y Registros (SCR), es un instrumento de control flexible y eficaz que permite la identificación de peligros los cuales son previamente analizados y catalogados dentro de un Índice de Riesgo por el Supervisor de Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos (SIPG) aplicando las Tablas 1, 2, 3 del [numeral 6.7](#) cuyo análisis será presentado en el formato del [Adjunto A](#).
- c) Los controles y supervisión del área de movimiento serán realizados por los Departamentos de Operaciones y de Mantenimiento al menos 4 veces al día (Ref. MDA, Procedimiento de Inspección del Área de Movimiento del Aeródromo y de las Superficies Limitadora de Obstáculos). Si durante el recorrido se identifica alguna discrepancia, el Supervisor de Operaciones deberá reportarlo en el Adjunto 2 del MDA.

- d) Con la finalidad de entrenar a los diferentes usuarios del área de movimiento en la identificación de peligros que pudieran existir en el AIJJO y la forma de reportarlos, la Jefatura de SMS coordinará la ejecución de charlas de concientización sobre Seguridad Operacional a todo el personal de TAGSA, además se asegurará que toda la comunidad aeroportuaria tenga conocimientos de SMS impartida por las organizaciones que laboran en el AIJJO.
- e) La evaluación de riesgos es una herramienta muy efectiva que se cumple a partir de una planificación que permite asumir las medidas adecuadas ante potenciales peligros por parte de la Jefatura de SMS y las reuniones de Comité del SMS.

6.4. METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS

Para la identificación de peligros en el área de movimiento, la Jefatura de SMS aplicará una combinación de métodos reactivos, proactivos y predictivos, que se describen a continuación:

a) **Método Reactivo**

Las situaciones de peligro se identifican por medio del análisis de resultados o eventos pasados, mediante:

- Reporte Interno de Incidente / Accidente.
- La investigación del histórico de incidentes/accidentes del AIJJO.
- Acta de constatación de derrame.
- Reporte de Impacto de Fauna.
- Informes de accidentes industriales y auditorías estatales.

b) **Método Proactivo**

Este método sirve para identificar el peligro antes de que ocurran por medio del análisis de eventos, situaciones existentes o en tiempo real, mediante:

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

- Auditorías.
- Inspecciones visuales,
- Reporte de Situación Peligrosa,
- Reporte y Presencia de Fauna en el AIJJO.

c) Método Predictivo

Se identifican peligros por medio de los antecedentes recopilados en la base de datos o los registros o reportes emitidos, que permitan establecer resultados o determinar futuros eventos negativos, mediante:

- El análisis de los procesos del sistema y del entorno.

6.5. PELIGROS POTENCIALES EN EL AIJJO

Los factores que pueden representar peligros en las operaciones aéreas y que podrían incidir en un posible incidente o accidente en el área de movimiento del AIJJO son:

- a) Volumen de tráfico (nacional e internacional, regular y no regular, chárter y vuelos especiales).
- b) Trabajos de mantenimiento.
- c) Movimiento de aeronaves, vehículos y personas.
- d) Incumplimiento de las aeronaves al procedimiento de atenuación de ruido durante despegues, aterrizajes o aproximaciones frustradas.
- e) Incursiones o excursiones en el área de maniobras.
- f) Incumplimiento de los procedimientos establecidos por TAGSA.
- g) Presencia de aves y fauna silvestre dentro del perímetro aeroportuario.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 56

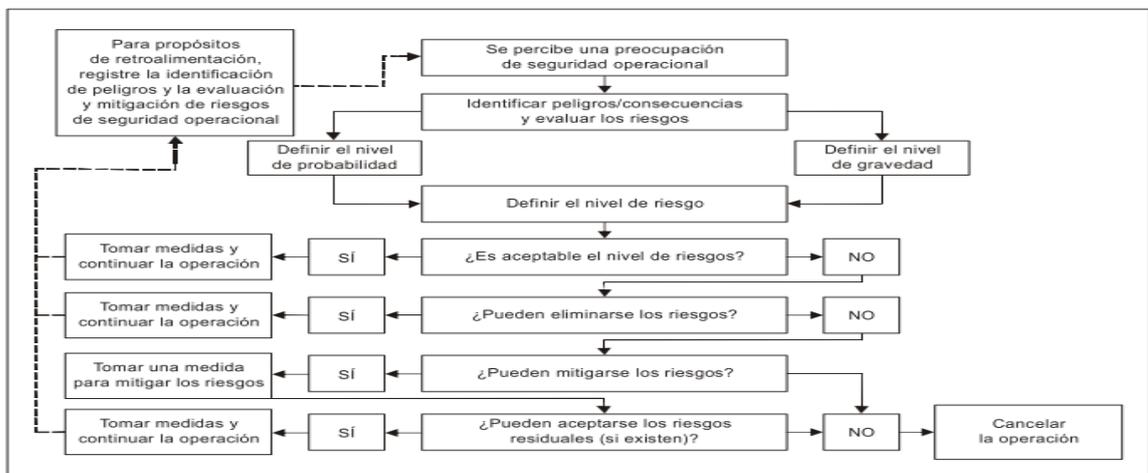


ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO

- h) Daños o deformaciones ocasionados a las infraestructuras.
- i) Señalización inadecuada, fuera de norma, borrosa o confusa.
- j) Condiciones meteorológicas adversas y/o incidencia de factores naturales.
- k) Mantenimiento, control y supervisión de las ayudas visuales y radioayudas.
- l) Presencia de FOD.
- m) Ayudas visuales e instrumentales no confiables o adecuadas para la aproximación y aterrizaje.
- n) Presencia de edificios, árboles y estructuras que limitan la visibilidad directa de la Torre de Control dentro del perímetro aeroportuario.
- o) Operaciones con visibilidad reducida.
- p) Abastecimientos de combustible y equipos de apoyo en tierra.

6.6. FLUJOGRAMA

El proceso de cómo se tratará la priorización e identificación de peligros, la determinación del índice de riesgos y el establecimiento de las medidas de mitigación de riesgos se encuentran delineadas en el flujograma de la siguiente tabla.



6.7. PROCEDIMIENTO DE EVALUACION Y MITIGACION DE RIESGOS

La posibilidad de que un riesgo se suscite por el acaecimiento de un accidente/incidente se puede determinar utilizando análisis numéricos (métodos cualitativos) y el establecimiento de la probabilidades de ocurrencia (valor cuantitativo)

Se priorizaran los peligros aplicando razonamientos cuantitativos sobre los cualitativos, una vez identificado y analizado los peligros existentes y sus consecuencias, la Jefatura de SMS determinará el índice de riesgos de cada consecuencia con base a las siguientes consideraciones:

- a) **Primero:** Luego del análisis de validación del reporte el SCR determinará la probabilidad del evento de acuerdo a la elección de los criterios establecidos en la Tabla 1 y estará representado por un valor numérico para determinar su categoría.

TABLA 1

Probabilidad del Evento		
Definición Cualitativa	Significado	Valor Cuantitativo
Frecuente	Probable que ocurra muchas veces <i>(ha ocurrido frecuentemente)</i>	5
Ocasional	Probable que ocurra algunas veces <i>(ha ocurrido infrecuentemente)</i>	4
Remoto	Improbable, pero es posible que ocurra <i>(ocurre raramente)</i>	3
Improbable	Muy improbable que ocurra <i>(no se conoce que haya ocurrido)</i>	2
Extremadamente Improbable	Casi inconcebible que el evento ocurra	1

b) **Segundo:** Luego que se determinó el valor de la probabilidad, el SCR establecerá el nivel de severidad del evento, para lo cual utilizará los criterios de la Tabla 2 y 3 de la siguiente forma:

1. La gravedad del suceso será representado por un valor alfabético que se encuentra expuesto en la Tabla 2.
2. Con base al tipo de daño o lesión reportados, el SCR elegirá en la columna “Tipo de daño o lesión” de la tabla 3 la gravedad del evento, examinando se ajuste a los parámetros establecidos. Si el análisis proviene de situaciones peligrosas que no hayan producido un daño o lesión física se procederá a elegir el criterio de la columna “Significado” de la Tabla 2.

TABLA 2

Severidad del Evento		
Gravedad	Significado	Valor
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> - Destrucción de equipos - Muertes múltiples 	A
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción importante de los Márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo para que los operarios no puedan desempeñar sus tareas en forma precisa y completa. - Lesiones graves. - Daños importantes al equipo 	B
Grave	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción importante de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad de operador en responder a condiciones operacionales de carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia. - Incidente grave. - Lesiones a las personas. 	C
Leve	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias. - Limitaciones operacionales. - Uso de procedimientos de emergencia. - Incidentes leves. 	D
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"> - Consecuencias leves. 	E



TABLA 3

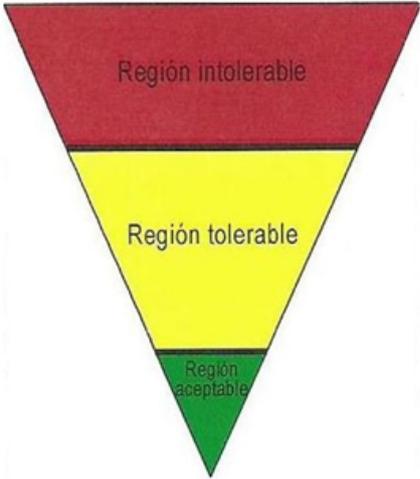
Ayuda de Trabajo para Clasificar la Severidad del Suceso por Incidente o Accidente					
Tipo de daño o lesión	Gravedad				
Lesiones Personales	<input type="checkbox"/> Insignificantes	<input type="checkbox"/> Leve	<input type="checkbox"/> Grave	<input type="checkbox"/> Peligroso	<input type="checkbox"/> Catastrófico
	Lesiones <u>no</u> incapacitantes (Solo requiere primeros auxilios).	Lesiones incapacitantes que requieren descanso obligatorio de ≤ 3 días.	Lesiones incapacitantes que requieren descanso obligatorio de ≥ 3 a ≤ 7 días.	Heridas o lesiones graves, fracturas óseas, quemaduras, apuntaciones, discapacidad parcial o cualquier hospitalización por más de 24 horas.	Discapacidad total o permanente, Fallecimiento
Averías de aeronaves	<input type="checkbox"/> Insignificantes	<input type="checkbox"/> Leve	<input type="checkbox"/> Grave	<input type="checkbox"/> Peligroso	<input type="checkbox"/> Catastrófico
	Daño de menor importancia, que ligeramente afecta la estructura o algún componente de la aeronave, sin causar mantenimiento ni demora en su operación.	Avería leve en la estructura o en algún componente de la aeronave (No requiere diferir el componente o cambio de la parte afectada). <u>No</u> afecta a la salida del vuelo.	Avería de mediano riesgo en la estructura o en algún componente de la aeronave (Requiere diferir el componente o cambio de la parte afectada). <u>Si</u> afecta a la salida del vuelo.	Avería que por su magnitud compromete la estructura o algún componente de la aeronave, reducción del margen de seguridad por mantenimiento, no apto para vuelo inmediato).	Daños irreparables en la estructura y componentes de la aeronave, lo que da como resultado pérdida total de la aeronave.
Daños a los equipos de soporte en tierra	<input type="checkbox"/> Insignificantes	<input type="checkbox"/> Leve	<input type="checkbox"/> Grave	<input type="checkbox"/> Peligroso	<input type="checkbox"/> Catastrófico
	Daño al equipo o vehículo que no son causa de retiro del servicio o demoras en su operación.	Rozamiento o pequeña abolladura (La unidad no requiere el retiro inmediato del servicio).	Avería de mediana proporción en el equipo (requiere revisión mecánica y liberación de mantenimiento).	Avería que ocasiona un mal funcionamiento del o los equipo(s). Daño con una magnitud que requiere el retiro de la unidad.	Destrucción irreparable del equipo; inutilización total del vehículo.
Daños a la Infraestructura	<input type="checkbox"/> Insignificantes	<input type="checkbox"/> Leve	<input type="checkbox"/> Grave	<input type="checkbox"/> Peligroso	<input type="checkbox"/> Catastrófico
	Impacto a la infraestructura sin ninguna consecuencia de reparación.	Daños materiales de reparación menor que no implica limitación alguna.	Daños materiales de reparación menor que no implica restricción al área afectada hasta su reparación.	Daños materiales de reparación moderada que implica restricción de uso en el área afectada hasta su reparación.	Daños materiales irreparables con la inhabilitación permanentemente de la estructura.
Mercancías Peligrosas	<input type="checkbox"/> Insignificantes	<input type="checkbox"/> Leve	<input type="checkbox"/> Grave	<input type="checkbox"/> Peligroso	<input type="checkbox"/> Catastrófico
	No se evidencian daños en los envases que los contienen.	Derrames, fugas, emanaciones, leves que no requieren restricción del área afectada	Derrames, fugas, emanaciones, menores que requieren restricción del área afectada	Derrames, fugas, emanaciones, moderadas que requieren restricción del área afectada y evacuación del sector.	Efectivos nocivos a los seres vivos, daño significativo al medio ambiente y deterioro a la propiedad.



6.8. RANGOS DE TOLERANCIA

Luego de establecido el índice de riesgo de cada una de las consecuencias de peligro, se establecerá el Rango de Tolerancia correspondiente, aplicando los criterios de las Tablas 4 (intolerable, tolerable y aceptable).

TABLA 4

Rangos de Tolerancia	Índice de Evaluación del Riesgo	Descripción	Criterios
 Región intolerable	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Riesgo Alto	Inaceptable bajo las circunstancias existentes
Región tolerable	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Riesgo Moderado	El riesgo es aceptable basado en una medida de mitigación. Se requiere una decisión del Comité de SMS
Región aceptable	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Riesgo Bajo	Aceptable

La responsabilidad de establecer y alcanzar el nivel de tolerabilidad aceptable en TAGSA es del Ejecutivo Responsable apoyado por la Jefatura y el Comité de SMS.

Para TAGSA la Región Tolerable de operación en el AIJJO está comprendida en los rangos de **verde y amarilla**.

6.9. MITIGACIÓN DEL RIESGO

Las medidas de mitigación tienen como finalidad reducir a niveles aceptables o tolerables de la probabilidad y/o severidad de cada consecuencia de los peligros identificados en el área de movimiento del aeropuerto, anticipándose a los sucesos de manera preventiva y proactiva.

La Jefatura de SMS desarrollará las medidas de mitigación de la siguiente manera:

- a) Al desarrollar el formato del [Adjunto A](#), el SCR determinará las Medidas Actuales Para Reducir / Mitigar el Riesgo existente al momento de ocurrir un suceso, en base a los manuales, procedimientos, acuerdos, circulares vigentes de TAGSA. Si fuera el caso de no existir ninguna medida de mitigación el SCR indicará en la columna respectiva la frase **“No existen”**.
- b) El SIPG luego de investigar los sucesos reportados en el informe REDA, expondrá las medidas de mitigación que estime pertinentes para reducir la incidencia del evento. Tales medidas se considerarán como **“Acciones Ulteriores Para Reducir el Riesgo”** ver [Adjunto A](#)
- c) Las recomendaciones emitidas por el SIPG serán analizadas por la Jefatura del SMS y puestas en consideración al Comité para su valoración y pronunciación de las medidas de mitigación a implantarse en el aeropuerto con su respectivo tiempo de cumplimiento.

6.10. CANCELACIÓN DE LAS OPERACIONES CUANDO LA MITIGACIÓN DEL RIESGO NO FUERA POSIBLE

Una vez concluido el análisis de riesgo de un suceso cuyo resultado de la mitigación del riesgo es inaceptable, TAGSA cancelara las operaciones hasta encontrar una forma o manera de operar que garantice las operaciones aéreas. Y si las actividades investigadas NO son competencia de TAGSA se solicitará a la AAC la suspensión inmediata de las operaciones del proveedor de servicios aéreos en el AIJJO.

6.11. RETROALIMENTACIÓN

La forma más adecuada de realizar las medidas de mitigación de riesgo es mediante la aplicación de un sistema de retroalimentación, la que lleva a efecto a través de oficios, memorandos, reportes, boletines y reuniones donde se

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

tenga la opinión y percepción de las personas o instancias que tienen que implementar las medidas de mitigación.

Estos documentos son una herramienta esencial para la garantía de la seguridad, que ayuda a que las investigaciones y análisis presentados por la Jefatura de SMS.

6.12. SISTEMA DE REVISIÓN PERIÓDICA DE MITIGACIÓN DE RIESGOS

Es necesario revisar periódicamente la eficacia de las resoluciones asumidas para la mitigación de riesgos por los reportes emitidos. Estas revisiones se reportan y revisan cada 2 meses en la Jefatura de SMS y se las presenta en las reuniones del Comité de SMS.

6.13. TRATAMIENTO Y ARCHIVO DE LA DOCUMENTACIÓN GENERADA

- a) La documentación que se origina en base a las observaciones reportadas e investigaciones que estas originan, luego de los trámites correspondientes llevados a efecto por la Jefatura de SMS se ingresan a la base de datos del SIT, lo que permite recopilar y archivar aquellos procesos tramitados con sus respectivos respaldos mantenidos en carpetas y registro como descrito en el [Capítulo 5](#).
- b) Toda la documentación en físico que llegue a la Jefatura de SMS será archivada y guardada por un tiempo de 5 años.

6.14. SISTEMA DE INVESTIGACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LAS MEDIDAS CORRECTIVAS

- Procedimiento de la Investigación.
- Resultado de la Investigación
- Medidas disciplinarias
- Medidas de Investigación

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 63

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

6.15. PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN

- a) Los peligros identificados como incidentes, accidentes o situaciones peligrosas que se presenten en el área de movimiento del AIJJO, son analizados aplicando la metodología de acciones proactivas o predictivas reportadas mediante la aplicación de los formularios del adjunto C de este manual y que están disponibles en la página web www.sms.tagsa.aero, murales informativos y en el SIT. Para la identificación de peligros del AIJJO TAGSA admitirá los realizados por personal ajenos a la empresa con el formato que deseen o posean.

- b) La información contenida en los formularios del adjunto C serán receptados por el SCR quien luego de la validación y del análisis de los hechos reportados pasará el reporte al SIPG, quien iniciará el proceso de investigación del suceso si fuera el caso, garantizando la reserva e imparcialidad debida.

- c) Los parámetros en base a los cuales el Supervisor de Investigación de Peligros y Gestión de Riesgos (SIPG) iniciará el proceso de investigación de los sucesos serán los siguientes:
 - El suceso debe estar reportado en cualquiera de los formularios del [adjunto C](#) de este manual.
 - El SIPG debe gestionar la realización de la investigación en un plazo no mayor a una semana de ocurrido el suceso.
 - Si los reportes son extemporáneos y no existen medios para lograr una investigación adecuada y completa, el suceso será ingresado a la base de datos directamente para cálculos de los Indicadores de Gestión y será puesto a consideración al Comité del SMS.

- d) Los instrumentos que se utilizarán para indagar, recabar e investigar los sucesos ocurridos en el área de movimiento del AIJJO son los siguientes:

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 64

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

- Entrevistas semi-estructuradas a los involucrados ([adjunto D](#))
 - Formularios del [adjunto C](#)
 - Videos (si aplica).
 - Fotografías de respaldo (si aplica).
 - Documentos relacionados al suceso, etc.
- e) La fase de investigación durará 8 días laborables a partir de la recepción de la entrega de los formularios del [adjunto C](#). En el caso que la magnitud del suceso lo requiera el plazo se extenderá a 15 días.
- f) Si para la investigación del suceso se necesita la colaboración de una dependencia o persona interna o externa experta en el caso a tratarse, el SIPG aceptará el informe en el formato que utilice el experto y aceptará las recomendaciones que aseguren la seguridad operacional mediante la implementación de controles periódicos, retroalimentación y una medida continua para mantener los controles de riesgo.
- g) El SIPG establecerá en el [adjunto D](#) las posibles causas y los factores que contribuyeron al acontecimiento, además de las respectivas recomendaciones para evitar la recurrencia del suceso. Las cuales se transforman en medidas de mitigación si el Comité de SMS las acepta y resuelve :
- El Tiempo a implementarse (mitigación) y el
 - Responsable del cumplimiento de las medidas a implementarse.

6.16.RESULTADO DE LA INVESTIGACION

- a) El SIPG remitirá al SCR el resultado de la investigación utilizando el formato descrito en el [adjunto D](#), quien procesará y registrará el informe.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 65

- b) Seguidamente será presentado al Jefe de SMS para su revisión, y posteriormente al Comité el que se encargará de evaluar y determinar las medidas de mitigación a ser cumplidas por las diferentes instancias de TAGSA dentro de un tiempo determinado.
- c) El resultado de las recomendaciones y resoluciones asumidas por el Comité de SMS serán procesados en una base de datos por el SCR, para su posterior evaluación de riesgo.
- d) Esta evaluación de riesgo efectuada por el SCR será presentada al Jefe de SMS, quien lo hará extensivo al Comité para su análisis y aprobación.
- e) La descripción de las observaciones y recomendaciones detalladas en el formulario correspondiente, deberán ser difundidas dentro de la organización por medio de la página web www.sms.tagsa.aero y de los murales informativos, en especial atención a la dependencia a la que pertenece el personal y/o equipo involucrado.
- f) El proceso de investigación garantiza que los peligros que generaron el incidente o accidente han sido debidamente procesados y sus resultados incorporados al SIT para alimentar la información de los indicadores de gestión.
- g) El departamento de Operaciones de TAGSA informará inmediatamente al Administrador o Inspector de Aeródromo de la AAC los incidentes o accidentes que ocurran en el área de movimiento del AIJJO. Los informes de las investigaciones serán entregados a la AAC en el caso de ser requeridos por medio de un oficio dirigido al Ejecutivo responsable del SMS.

6.17.MEDIDAS DISCIPLINARIAS

- a) La Jefatura de SMS del AIJJO no dispondrá ninguna medida disciplinaria sancionatorias relacionadas con la:
 - Elaboración de informes, reportes

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 6
	ESQUEMAS DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y GESTIÓN DEL RIESGO	

- Implicaciones en incidentes/accidentes
 - Resultados de investigaciones
- b) Cuando el suceso investigado implique negligencia comprobada, hechos delictivos o ilícitos, el Comité del SMS será el responsable de evaluar y determinar las medidas disciplinarias punitivas correspondientes a los diferentes actores de lo acontecido.
- c) Si el incidente, accidente o derrame se produce en el área de movimiento del AIJJO por una acción no descrita en el párrafo anterior, lo cual afecte el cumplimiento de lo descrito en los manuales de TAGSA, el departamento de Operaciones y la Jefatura de Seguridad AVSEC aplicará lo descrito en el Procedimiento CCV (Credencial de Conducción Vehicular), COV (Credencial Operativa Vehicular) y CCA (Credencial de Circulación Aeroportuaria) de TAGSA.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 67

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 7
	SUPERVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

7.1. OBJETIVO

Establecer los procedimientos para efectuar una supervisión de la seguridad operacional eficaz y oportuna enfocada en el factor humano y de tal manera obtener operaciones aéreas más seguras.

7.2. GENERALIDADES

- a) TAGSA garantizará un SMS eficaz para el AIJJO incorporando un programa de auditoría interna o externa de la seguridad operacional ([Ver capítulo 10](#)) que abarque todas las áreas operativas del aeropuerto. Esta supervisión de la seguridad operacional también abarcará el análisis de los problemas de los factores humanos de los funcionarios de TAGSA, de forma tal que permita proporcionar un buen conocimiento de los peligros relacionados con la seguridad operacional.
- b) La Jefatura de SMS desarrollará procedimientos para verificar el desempeño de seguridad operacional de TAGSA, de acuerdo a los lineamientos establecidos en la políticas y los objetivos de seguridad operacional aprobados por el Ejecutivo Responsable y que fueron aceptados por la AAC, además validará la eficacia de los controles que determinan el nivel de riesgo de seguridad operacional implantados.
- c) TAGSA establecerá y estandarizará el procedimiento de reportes de seguridad operacional ([ver capítulo 6](#)) para asegurar que el mismo sea eficaz, incluyendo la aplicación de las condiciones de protección contra acciones disciplinarias y/o administrativas, que eviten la aplicación de sanciones punitivas.
- d) Considerando el tamaño de las operaciones y la complejidad de las actividades aéreas en el área de movimiento del AIJJO, TAGSA establecerá las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de la seguridad operacional delineado y definido en las metas de rendimiento por el Ejecutivo responsable del SMS.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 68

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 7
	SUPERVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

7.3. PROCEDIMIENTO PARA CONTROL Y MEDICIÓN DEL DESEMPEÑO DEL SMS

- a) TAGSA medirá el rendimiento de seguridad operacional mediante una proyección de parámetros estadísticos que previamente han sido alimentados a través de la base de datos del SIT y que determinan las circunstancias especificadas en un periodo de tiempo para establecer metas de cumplimiento con base a la medición de los sucesos que se hayan producido en el AIJJO.
- b) Los sucesos que se originen en el área de movimiento del AIJJO se expresaran como indicadores de gestión en los cuales se visualizará el estatus con el que se manejan los riesgos dentro de un período determinado de tiempo, con la finalidad de asumir acciones correctivas y preventivas.
- c) En TAGSA el rendimiento de la seguridad operacional se lleva a efecto un control cuantitativo de los resultados aplicando dos tipos de indicadores de Alto Impacto y Bajo Impacto
 - Los de Alto Impacto también conocidos como Indicadores Reactivos, están relacionados con la medición y rendimiento de sucesos o actividades concernientes a incidentes graves y accidentes que se originan en el área de movimiento del AIJJO. (Serán prioridad de gestión)
 - Los Indicadores de Bajo Impacto o de Rendimiento de comúnmente conocidos como Indicadores Proactivos y Predictivos, están relacionados con el control y la medición de sucesos o actividades relacionadas con incidentes o el cometimiento de infracciones, violaciones o inobservancia de las normas y procedimientos o situaciones peligrosas.
- d) Los siguientes documentos alimentaran de información a la Jefatura de SMS para que pueda supervisar y medir el desempeño del SMS en el AIJJO en

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 69

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 7
	SUPERVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

función de la recurrencia del evento, no conformidades o de proyecciones de siniestralidad:

- Formularios de reportes de SMS ([ver adjunto C](#))
 - Auditorias de seguridad operacional ([ver capítulo 10](#))
 - Revisiones de seguridad operacional ([ver capítulo 9](#))
 - Estudios de seguridad operacional
 - Investigaciones de seguridad operacional ([ver capítulo 6](#))
- e) Las auditorías internas de seguridad operacional se realizaran cada año y las externas cada 2 años con la finalidad de medir la implementación y efectividad del SMS en el AIJJO.
- f) El rendimiento previo de los sistemas críticos y el análisis de tendencias en el proceso de aseguramiento de la seguridad operacional son válidos para el funcionamiento futuro y debe usarse para anticipar y controlar el rendimiento en materia de seguridad operacional bajo situaciones de cambio. El control realizado a través de auditorías, evaluaciones, registros históricos, etc. son muy importantes para asegurar la confianza de las medidas correctivas. El resultado de estos criterios serán analizados por la Jefatura de SMS y presentados al comité de SMS.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 70

8.1. OBJETIVO

Describir el mecanismo de coordinación con el grupo responsable del SMS dentro del plan de respuesta ante situaciones de peligros o amenazas para comprobar la efectividad y de eficacia del Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis del AIJJO.

8.2. GENERALIDADES

- a) Durante o después de un incidente/accidente la Jefatura del SMS establecerá una investigación de forma aleatoria respaldada por el Ejecutivo Responsable y los resultados tratados serán con el Comité de Seguridad Operacional.
- b) El personal de la Jefatura de SMS, observarán la emergencia para evaluar la validez y efectividad de los procedimientos aplicados descrito en el literal anterior.
- c) Durante el desarrollo de un evento de incidente/accidente el Supervisor de SMS si es posible se trasladara al lugar del acontecimiento para ser espectador del suceso para evaluar su validez y eficacia, precautelando su integridad física y a una distancia prudencial para permitir el trabajo de los equipos de rescate.
- d) El Jefe del SMS o delegado asistirá en calidad de observador al COE (Centro de Operaciones de Emergencia) si fuera el caso para evaluar la eficacia del Plan de Emergencia Contingencia y Crisis del AIJJO y su informe se lo hará conocer en reunión del Comité de SMS.
- e) La Jefatura de SMS verificará la efectividad y el cumplimiento de los procedimientos implementados dentro de lo que se describe en el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis en un incidente/accidente en el AIJJO con el único fin de la mejora de la seguridad operacional.
- f) La Jefatura de SMS realizara la verificación de los procedimientos en base

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 8
	RESPUESTA A LA EMERGENCIA Y PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA	

a las competencias que asume cada departamento en un incidente/accidente como esta descrito en el Manual de Emergencias, Contingencias y Crisis del AIJJO

- g) Una vez finalizado el evento incidente/accidente el Supervisor de SMS que estuvo presente como espectador realizara el informe respectivo dirigido al Jefe de SMS de los resultados o recomendaciones de la investigación, para ser compartidos con el Comité de Seguridad Operacional.
- h) En el caso que el Supervisor de SMS no estuvo presente en el suceso, el informe de la investigación puede basarse en el informe del PMM, informe de relevamiento de emergencia y grabaciones de CCTV para verificar el procedimiento llevado a cabo, posteriormente el Supervisor de SMS presentara el resultado o recomendaciones si fuera el caso al Jefe de SMS.
- i) El Supervisor de SMS deberá ingresar el suceso incidente/accidente la investigación en la base de datos del SIT para el registro del evento.
- j) Luego de que se detecte en la investigación de incidente/accidente que algún procedimiento fue inadecuado o no establecido en el Plan de Emergencia, Contingencia y Crisis la Jefatura de SMS recomendara ante el Comité de Seguridad Operacional el cambio o inclusión de procedimiento en el PEA.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 72

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 9
	PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LOS INDICADORES, METAS Y DESEMPEÑO DEL SMS	

9.1. OBJETIVO

Describir la metodología para determinar los indicadores, metas y desempeño de la Seguridad Operacional en TAGSA.

9.2. GENERALIDADES

- a) La Jefatura de Seguridad Operacional definirá y elaborará Indicadores de Gestión que son pertinentes con la política emitida por TAGSA en función a la base de datos del SIT y de la tabulación de los sucesos ocurridos en el área de movimiento del AIJJO.
- b) Los Indicadores de Gestión en materia de seguridad operacional se calculan a través valores reales vs valores referenciales del año anterior, con mediciones porcentuales de los sucesos existentes en el área de movimiento correlacionados con el numero promedio de operaciones aéreas en el AIJJO.
- c) Los indicadores serán remitidos al Comité de SMS quienes establecerán los niveles tolerables de rendimiento y las proyecciones aceptables de cada actividad para cada año. Si las metas propuestas no se cumplen la Jefatura de SMS evaluara y describirá las observaciones y las medidas necesarias para mejorar la tolerancia del peligro.
- d) La Jefatura de SMS identificará los peligros a través de los formularios del adjunto C procesará estos documentos, los cuales serán procesados en el SIT sin antes haber sido validados e investigados si fuera el caso.
- e) El SIT contiene la base de datos de todos los eventos ocurridos en el AIJJO que se pudieron conocer, justificar y respaldar de forma escrita en el tiempo.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 73

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 9
	PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LOS INDICADORES, METAS Y DESEMPEÑO DEL SMS	

9.3. BASE DE DATOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SIT)

- a) TAGSA desarrollo la base de datos de seguridad operacional dentro del Sistema Integrado de TAGSA (SIT) en función a la cantidad de reportes que se pudieron registrar en el tiempo de funcionamiento del AIJJO.
- b) La base de datos se alimenta permanentemente por los reportes realizados por la comunidad aeroportuaria utilizando los documentos del [adjunto C](#).
- c) Si llegara un reporte a la Jefatura de SMS con otro tipo de formato o de forma verbal, igualmente se lo ingresara al SIT siempre y cuando se lo haya validado por el SCR.
- d) El SIT procesará los datos de seguridad operacional y su ingreso estará restringido solamente a los funcionarios que tengan que intervenir de manera directa en la mitigación de un peligro en el AIJJO.
- e) Los peligros ingresados en el SIT están tabulados, clasificados y agrupados de acuerdo a su origen y características similares.

9.4. PROCEDIMIENTO PARA OBTENCIÓN DE LOS INDICADORES DE GESTIÓN

- a) La forma de establecer estos Indicadores en materia de seguridad operacional, es a través de parámetros o categorización de los sucesos que reflejan el comportamiento o desempeño dentro del AIJJO.
- b) Una vez ingresados los datos de los sucesos son correlacionados con la cantidad de operaciones aéreas que se realizan en el AIJJO en un año; es decir número de eventos de acuerdo a su categoría vs cantidad de operaciones aéreas, con lo cual obtendremos un porcentaje de ocurrencia de eventos por el total de operaciones aéreas al año.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 74

- c) Es importante que los resultados obtenidos a través de la recopilación, el procesamiento y el análisis de los Indicadores de Gestión de Seguridad Operacional se presenten sin retrasos al Comité de Seguridad Operacional con la finalidad de establecer las acciones pertinentes y un nivel aceptable de tolerabilidad que permitan determinar las medidas que son necesarias para corregir las deficiencias o para mejorar aún más el sistema.
- d) El proceso de evaluación de los riesgos se realizará de acuerdo a lo especificado en el capítulo 6 de este manual.

9.5. CONTROL Y MEDICIÓN DE INDICADORES DE GESTIÓN (RENDIMIENTO)

La Jefatura de SMS para obtener resultados de los niveles de alertas y objetivos alcanzados realiza la medición cuantitativa de los sucesos de alto impacto (accidentes e incidentes graves), así como también, eventos de bajo impacto (infracciones, desviaciones a las normas o procedimientos), con resúmenes recopilados a través de Indicadores de Gestión, los que se realizan de acuerdo al siguiente procedimiento:

- a) La base de datos se irá alimentando con los reportes de las diferentes áreas operativas o público en general. Con base a las diferentes ocurrencias que suceden en el AIJJO.
- b) El Comité de SMS determinará las metas y los niveles de alerta por cada peligro del valor del año anterior.
- c) Las metas delineadas por el Comité serán constantemente monitoreadas por la Jefatura de SMS.

9.6. PROCEDIMIENTO PARA PRODUCCIÓN Y EMISIÓN DE MEDIDAS DE CORRECTIVAS

- a) Las estadísticas generadas en los Indicadores de Gestión incluyen evaluaciones cuantitativas de los niveles de alerta de alto y bajo impacto serán controladas y revisados por el personal de la Jefatura de SMS cada

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 9
	PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LOS INDICADORES, METAS Y DESEMPEÑO DEL SMS	

15 días y los resultados serán presentados cada 2 meses en las reuniones del comité del SMS.

- b) Determinados los parámetros de tolerancia de cada indicador, el sistema alertará cada vez que la incidencia de cada suceso se incremente hasta un valor establecido por el Ejecutivo Responsable.
- c) Si un Indicador de Gestión tiene una tendencia anormal o sale del rango de tolerancia establecido por el Ejecutivo responsable, la Jefatura de SMS analizará las medidas de mitigación existentes y considerará nuevas alternativas de control que deben ser elevadas a consideración del comité del SMS, el cual debe reunirse a la brevedad posible para gestionar el suceso en cuestión.
- d) Las metas de rendimiento de la gestión de la seguridad operacional serán establecidas por el Comité de SMS, las cuales deben ser revisadas anualmente.

9.7. MEDIDAS DE VERIFICACION

- a) Posterior a la implementación de una acción correctiva/preventiva de mitigación, se llevarán a efecto comprobaciones por parte de la Jefatura de SMS cada 2 meses para determinar si la aplicación de las recomendaciones emitidas han obtenido los resultados esperados.
- b) De esta verificación la analizará internamente la Jefatura de SMS para comprobar la estadística de incidencia en los indicadores de gestión. Dichos resultados deberán ser expuestos ante el Comité del SMS.
- c) En caso de obtener resultados negativos la Jefatura del SMS procederá con el análisis respectivo para generar nuevas medidas de mitigación que deben ser puestas a consideración en el comité del SMS para su re-evaluación y ejecución.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 76

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 9
	PROCEDIMIENTOS PARA DETERMINAR LOS INDICADORES, METAS Y DESEMPEÑO DEL SMS	

- d) Para todo accidente/incidente, situación peligrosa es mandatorio efectuar el cumplimiento de las medidas de prevención emitidas por el Comité y Jefatura de SMS de TAGSA.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 77

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 10
	AUDITORIAS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	

10.1. OBJETIVO

Establecer disposiciones relativas a que las auditorías relacionadas con la Seguridad Operacional sean realizadas por personal calificado de la Jefatura de SMS, con la independencia necesaria para cumplir con los procesos técnicos operativos de las áreas evaluadas para comprobar la forma como se analizan los riesgos en el AIJJO.

10.2. AUDITORIAS INTERNAS

- a) Las auditorías internas consisten en el análisis a la conformación del SMS, la implementación de reiterados sistemas de control, la retroalimentación y las medidas correctivas con lo que se mantiene la eficacia de la prevención de incidentes / accidentes aplicando una selección aleatoria de las evaluaciones de riesgos existentes en la base de datos del SMS.
- b) Los registros de las auditorías internas serán registrados y archivados en la biblioteca de la Jefatura de SMS.
- c) Las auditorías internas proporcionan evidencias objetivas para que TAGSA como proveedor de servicios evalúe las medidas correctivas y la eficacia de gestión de riesgos implementados en el AIJJO.
- d) Este método asegura la promoción de la mejora continua del proceso y la mitigación o eliminación de accidentes e incidentes, lo cuales deberán ser apropiadamente investigados de forma clara y exhaustiva permitiendo identificar la causa y factores contribuyentes, sin buscar culpables sino la solución integral y la mejora de los estándares de seguridad, previniendo y evitando a futuro acontecimientos similares.
- e) Cuando un potencial de incidente se detecta, es auditado y documentado con un método similar al de un accidente, el Jefe del SMS o el Comité de Gestión de la Seguridad Operacional, solicitarán la respectiva investigación y generación de registro.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 78

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 10
	AUDITORIAS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	

- f) Para establecer el nivel de aplicación y la eficacia de cumplimiento del SMS se verificarán periódicamente los resultados de las evaluaciones proactivas, informes de inspecciones, análisis de riesgos y auditorías a la seguridad operacional.
- g) Si el formulario correspondiente a la inspección es insuficiente y no refleja las observaciones detectadas durante la inspección se elaborará un adendum con la información que describa en detalle la novedad y las recomendaciones que al respecto se puedan formular.
- h) Los siguientes aspectos deberán ser considerados en una auditoria interna:
- El cumplimiento de los procedimientos establecidos.
 - Si los objetivos de plazo inmediato se han cumplido, y tienen un nivel aceptable de seguridad operacional.
 - Efectividad de la competencia del personal y su nivel de capacitación.
 - Revisión periódica de la emisión y actualización de los documentos y formularios aplicables a la Seguridad Operacional.

10.3.PROCEDIMIENTO PARA AUDITORIAS / EVALUACIONES INTERNAS DE SMS

- a) Las evaluaciones internas serán efectuadas anualmente por personal de la Jefatura de SMS, con la calificación y autoridad necesaria para detectar falencias y efectuar las correcciones que el caso requiera.
- b) Las Auditorías Internas tienen como objetivos principales:
- Constatar e identificar el nivel de cumplimiento de las medidas correctivas del SMS, así como registrar y notificar esos resultados.
 - Monitorear el método que permita identificar los riesgos de la Seguridad Operacional.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 79

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 10
	AUDITORIAS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	

- Comprobar la documentación registrada en la base de datos.
 - Elaborar estadísticas de incidentes para generar antecedentes históricos.
 - Analizar debidamente los peligros no identificados.
 - El Jefe del SMS programará las auditorías internas y designará a los Supervisores de SMS, para que lleven a efecto las referidas auditorías.
 - Emitir un resumen con conclusiones y recomendaciones para mejorar la eficiencia y cumplimiento del SMS.
- c) El alcance y la aplicabilidad de las Auditorías del SMS sirven para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional se programa auditorías que permiten comprobar la capacidad de implementación y eficacia del SMS, aplicando para ello los elementos que componen el SMS y su vínculo con los procedimientos existentes, lo cual permite identificar las carencias existentes y el interfaz con otras organizaciones externas, dentro de acuerdos con subcontratistas.
- d) La Auditoría Interna se planificará de la siguiente manera:
- e) Actividades previas a la auditoría: Son todas las actividades que planifican y preparan la auditoría, siendo el primer parámetro a cumplir la recopilación de información.
- f) Actividades durante la auditoría: El desarrollo del proceso de auditoría estará guiado por el objetivo de la misma, realizando la revisión de registros y documentos, con el análisis de su contenido.
- g) Actividades posteriores a la auditoría: Todos los resultados de la auditoría deberán ser recogidos y registrados de forma clara y precisa, informando al jefe del área si se encontraron observaciones o no conformidades al cumplimiento de los procesos y procedimiento del SMS.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 80

- h) A partir de los resultados y conclusiones de las auditorias, el Jefe del SMS deberá enviar los resultados al Jefe del departamento que fue auditado, para que reenvíe las medidas correctivas y preventivas pertinentes que tendrán que ser implementadas y que permitan corregir o mejorar la seguridad operacional en casos de haber encontrado alguna no conformidad u observación.
- i) El informe final de las auditorías internas será entregada al Ejecutivo Responsable de TAGSA.

10.4. AUDITORÍAS EXTERNAS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Seguridad Operacional del AIJJO puede ser auditada por empresas externas calificadas, y serán llevadas a cabo cada 3 años. Tienen la misma finalidad que las auditorías internas, ya que permiten correlacionar el interfaz con el sistema de la empresa y constituyen un respaldo para la seguridad operacional en la corrección de las no conformidades.

Las empresas de auditorías externas deben tener la experiencia y la capacidad necesaria para aplicar técnicas y procedimientos comprobados en otras empresas similares y particularmente tener una relación vinculante con TAGSA para poder emitir evaluaciones, alcances y resultados en base a la información recopilada.

Una Auditoría Externa puede cumplirse a través de un especialista que realice el control y medición con respecto a la seguridad operacional; realizando la revisión de registros y documentos donde demuestren las medidas implementadas para la mitigación de riesgos, especialmente en lo relacionado al mejoramiento continuo y desempeño de la Seguridad Operacional.

El encargado de la auditoría emitirá un informe al jefe de la Seguridad Operacional de las observaciones o no conformidades encontradas y estas deben ser dadas a conocer al Ejecutivo Responsable de TAGSA.

11.1. OBJETIVOS

- a) Instaurar un proceso que permita garantizar la identificación y actualización de los cambios que puedan afectar el riesgo a la seguridad operacional en aquellos servicios que puedan derivarse por la introducción de nuevos procedimientos, infraestructura o cambios de equipos, lo cual permita mantener el control para que las operaciones aéreas y actividades terrestres se produzcan con la mayor seguridad y eficiencia como parte de una mejora continua de las actividades del aeródromo.

- b) Establecer el compromiso de mejorar de forma continua el nivel organizacional, mediante la revisión de aquellas políticas, características, frecuencias y procedimientos como factores asociados a la seguridad operacional, que permitan mediante la aplicación de auditorías, resultados de evaluaciones, análisis de datos, acciones preventivas y correctivas, asegurar que los servicios a operadores y usuarios se mantienen dentro de los parámetros aceptables de riesgo y la calidad de esos controles permita mejorar los procedimientos.

11.2. GENERALIDADES

Cada vez que se produce un cambio o alteración en el área de movimiento, por pequeño que este sea, se abre la puerta a la introducción de una nueva condición crítica a las operaciones del AIJJO. Estos cambios pueden impactar en las normas o procedimientos emitidos por TAGSA o en las mitigaciones ya existentes. Los cambios pueden afectar a la estabilidad de los sistemas y entornos operacionales y al rendimiento pasado como es el caso de las disposiciones provenientes de la AAC o de los operadores, también pueden ser internas como cambios en la administración, introducción de nuevos procedimientos, nuevas instalaciones, adquisición u operación de equipos o maquinarias terrestres trabajando dentro del predio aeroportuario, etc.

- a) Ante cualquier cambio o mejora en la infraestructura o procedimientos que rigen en el área de movimiento del AIJJO la Jefatura de SMS procederá de la siguiente manera:

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 11
	GESTIÓN DEL CAMBIO	

- Coordinación con el área correspondiente para delinear el análisis de riesgos y encontrar las medidas de mitigación adecuadas;
 - Los peligros serán analizados de acuerdo a los que se describe en el Capítulo 6.
- b) Ya que continuamente se registran cambios o mejoras en las instalaciones, equipos o procedimientos operativos u otras situaciones de control, estos deben ser programados y estar bajo el control directo de la Jefatura de SMS de TAGSA en coordinación con el área responsable del proceso. El procedimiento aplicado para evitar que los cambios generados por nuevas operaciones aéreas o recientes tecnologías aeronáuticas, expongan peligros o riesgos antes de ser implementados como consecuencia de acciones no difundidas, es necesario que el personal a cargo de la Jefatura de Seguridad Operacional, lleve a efecto un adecuado análisis de riesgos y planeamiento asociados a los cambios proyectados, siempre con el apoyo de las áreas de operaciones, mantenimiento o seguridad aeroportuaria que tengan relación con el cambio presentado.
- c) Después de identificar el peligro se evaluará el impacto en la seguridad operacional y se clasificará el nivel de riesgo aplicando las Tablas 1, 2 y 3 descritas en el Capítulo 6
- d) Los cambios pueden también ser producidos por los proveedores de servicio, ya sea por cambios en el entorno de operacional de TAGSA, por la introducción de nuevo personal, etc.
- e) Los cambios importantes enmarcados en los aspectos técnicos u operativos que se lleven a efecto en las áreas de movimiento como resultante de medidas correctivas que podrían incidir en consecuencias positivas o negativas para el operador aeroportuario (TAGSA) o las compañías que operan dentro del AIJJO, por lo tanto serán evaluadas y aceptadas antes de que se apliquen estos cambios.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 83

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 11
	GESTIÓN DEL CAMBIO	

11.3. MEJORA CONTINUA DEL SMS

- a) TAGSA establecerá los procedimientos para identificar y determinar las consecuencias de las deficiencias en la aplicación del SMS, con la finalidad de eliminar y/o mitigar las causas.
- b) TAGSA como parte de las actividades de garantía de seguridad operacional del SMS, desarrollará y mantendrá procesos formales para identificar las causas de bajo desempeño del SMS, determinar las implicaciones para su operación, y rectificar las situaciones que implican estándares de desempeño bajo a fin de asegurar la mejora continua del SMS. Tales procedimientos serán los siguientes:
 - Evaluaciones proactivas y reactivas de las instalaciones, equipamiento, documentación y procedimientos, y la verificación de la eficacia de las estrategias de control de los riesgos de seguridad operacional; los cuales se realizarán con los siguientes documentos y formularios Reporte de Inspección de Pista, Auditorías Internas/Externas, REDA, ACR.
 - Evaluación proactiva del desempeño individual y verificación del cumplimiento de las responsabilidades de seguridad operacional. Tal evaluación se la realizara con las inspecciones de cumplimiento y medición de las resoluciones del Comité de SMS (mitigaciones) a las personas y procesos que deben cumplir con dichas tareas de prevención.
 - Cada 2 meses se realizará una revisión y evaluación del sistema de gestión de seguridad operacional y si los procedimientos del sistema son adecuados a las condiciones actuales previstas a nivel operacional y organizacional con base a los indicadores de gestión y a sus medidas de mitigación. La política y los objetivos de SMS trazados por el Ejecutivo Responsable serán revisados cada 2 años como lo describe el capítulo 2 de este manual.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 84

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 11
	GESTIÓN DEL CAMBIO	

- c) La mejora continua se evalúa mediante el control de los Indicadores de Gestión desarrollados como parte de la Seguridad Operacional de TAGSA, está relacionado con los progresos y validez del SMS. Estos procesos respaldan las mejoras de la Seguridad Operacional mediante la verificación continua del seguimiento que se lleva a efecto mediante la aplicación de auditorías internas y externas las cuales permiten evaluar los procesos conforme han sido aplicados y permiten una retroalimentación a la Política, la Gestión de Riesgos, el Aseguramiento y Promoción de la Seguridad Operacional en toda la Empresa TAGSA.

11.4. SISTEMAS DE REPORTES DEL SMS

Como parte de la mejora continua el sistema de reportes de TAGSA (formularios y medios de comunicación/difusión) serán monitoreados y revisados cada año.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 85

12.1. OBJETIVOS

- a) Establecer el compromiso de promocionar la seguridad operacional en todo el AIJJO mediante la capacitación, revisión de la política, y procedimientos de la seguridad operacional de TAGSA que permitan asegurar que los servicios a operadores y usuarios se mantienen dentro de los parámetros aceptables de riesgo y la calidad.
- b) Establecer el Programa de Capacitación para todos los funcionarios de TAGSA cuya competencia laboral esté relacionada con el proceso de implementación, promoción y mantenimiento de la Seguridad Operacional en el AIJJO.
- c) Establecer e implementar procesos y procedimientos que permitan una comunicación eficaz dentro de todos los niveles operativos de TAGSA a través de charlas, murales informativos, SIT o la página web de SMS.

12.2. GENERALIDADES

- a) La Jefatura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), coordinará a través de la Jefatura de Recursos Humanos el cumplimiento del programa de capacitación aprobado por el Ejecutivo Responsable y mantendrá registros actualizados de la capacitación que se otorgue a todo el personal involucrado en las áreas técnicas y administrativas.
- b) Todos los funcionarios de TAGSA tienen delineados cursos iniciales y recurrentes de SMS para que tengan una alta formación que asegure la comprensión y responsabilidades relacionadas al SMS, como esta descrito en el capítulo 4.
- c) El programa de capacitación será analizado y evaluado anualmente por la Jefatura de SMS y puesto en conocimiento y aceptación del Ejecutivo Responsable.
- d) Las Capacitaciones de la seguridad operacional están definidas como Iniciales y Recurrentes, este último permite evidenciar el esfuerzo de la

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 12
	PROMOCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

empresa en la concientización del personal en la entrega de servicios más eficientes y seguros.

e) Capacitación Inicial.

- Aplicable al personal de reciente contratación para prestar servicios en las áreas concernientes a la implementación, promoción y mantenimiento de SMS.
- Serán impartidas en un plazo no mayor a 3 meses del ingreso del funcionario a TAGSA.

f) Capacitación Recurrente.

- Aplicable al personal de reciente contratación para prestar servicios en las áreas concernientes a la implementación, promoción y mantenimiento de SMS.
- Se cumplirán cada 2 años y se considerará que se ha cumplido en el mes requerido si se completa en el mes calendario anterior o en el mes calendario posterior después del mes base.

g) Los Cursos, Seminarios o Talleres de Seguridad Operacional de más de 4 días de duración que no estén contemplados en el en la Tabla A-1 de este capítulo, serán validados y acreditados como capacitación recurrente para los miembros de la Jefatura de SMS y de las otras áreas operativas.

h) Los Cursos Iniciales o Recurrentes deberán ser aprobados con un mínimo de 70/100 puntos. Si el participante no obtuviera la nota mínima, podrá dar un segundo examen donde la nota mínimo será de 75/100.

i) La Jefatura de SMS mantendrá los registros de las capacitaciones del personal de TAGSA por un lapso de 5 años.

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 87

12.3. DESCRIPCIÓN Y CONTENIDO DE LAS CAPACITACIONES DE SMS EN
TAGSA

Tabla 12.3.1		CURSO INICIAL Y RECURRENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	
Dirigido a:	Personal de la Jefatura de SMS		
Contenido	Temario:	Duración:	
	a) AAC: RDAC Parte 153 / OACI: Anexo 19 y Doc. 9859	1er. día	01:30
	b) Conceptos Básicos de la Gestión de Riesgos de la Seguridad Operacional	1er. día	01:30
	c) Políticas, Objetivos, Funciones y Responsabilidades inherentes al SMS de TAGSA	1er. día	02:30
	d) Ejercicios Prácticos	1er. día	02:30
	e) Sistemas de Reportes y Registros	2do. día	02:30
	f) Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos	2do. día	04:00
	g) Ejercicios Prácticos	2do. día	01:30
	h) Recorrido de Inspección a las instalaciones del AIJJO	3er. día	02:30
	i) Ejercicios Prácticos	3er. día	03:30
	j) Introducción y Planificación del SMS;	3er. día	02:00
	k) Etapas de implementación del SMS;	4to. día	06:00
	l) Ejercicios Prácticos;	4to. día	02:00
	m) Etapas de implementación del SMS;	5to. día	04:00
	n) Lista de Verificación de Análisis de Carencias;	5to. día	02:00
	o) Evaluación.	5to. día	02:00
	TOTAL		5 días
<ul style="list-style-type: none"> • La capacitación inicial se impartirá en un plazo no mayor a 3 meses del ingreso del funcionario. • La capacitación recurrente se la realizará cada 2 años, se considerará cumplido en el mes establecido como mes base o un mes anterior o posterior al mes base 			



PROMOCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Tabla 12.3.2	DIFUSION DE LA GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	
Dirigido a:	Personal Técnico y Administrativo de TAGSA	
Contenido	Temario:	Duración:
	a) Políticas y objetivos del SMS de TAGSA;	00:10
	b) Alcance;	00:10
	c) Identificación de Peligros y Gestión de Riesgos;	00:15
	d) Sistemas de Reportes de TAGSA;	00:10
	e) Boletines Informativos;	00:15
	f) Ejercicio Practico;	00:30
	TOTAL	01:30 horas
<ul style="list-style-type: none"> La difusión de la seguridad operacional se la realizará cada año. 		

Tabla 12.3.3	CURSO INICIAL Y RECURRENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	
Dirigido a:	Personal Técnico de OPS / MNT / SIMA / SSEI / AVSEC	
Contenido	Temario:	Duración:
	a) Marco Regulatorio del SMS	00:15
	b) Naturaleza organizacional de los incidentes y accidentes	00:30
	c) Beneficios del SMS	00:30
	d) Principios Claves de la Seguridad Operacional	
	– Compromiso de la Administración	
	– Identificación proactiva de Peligros	
	– Acciones a tomar para la Gestión de Riesgos	
	– Acciones de Evaluación.	
e) Componentes de la Seguridad Operacional	00:45	

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 12
	PROMOCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	

	– Políticas y objetivos;	
	– Gestión de Riesgos;	
	– Promoción de la Seguridad Operacional;	
	– Garantía de la Seguridad Operacional.	
	f) Evaluación	00:15
	TOTAL	02:15 horas

- La capacitación inicial se impartirá en un plazo no mayor a 3 meses del ingreso del funcionario.
- La capacitación recurrente se la realizará cada 2 años, se considerará cumplido en el mes establecido como mes base o un mes anterior o posterior al mes base

Tabla 12.3.4	CURSO DE FORMACIÓN DE AUDITOR INTERNO	
Dirigido a:	Personal de la Jefatura de SMS	
Contenido	Temario:	Duración:
<ul style="list-style-type: none"> • TAGSA aceptará y validará el curso de Auditor Interno que sea impartido por una institución reconocida por la AAC o por Instituciones que certifiquen Auditor Interno en ISO 9001. • TAGSA acogerá el contenido, pensum y carga horaria que propongan una institución reconocida por la AAC o por la que certifiquen en Auditor Interno en ISO9001. • La capacitación recurrente se la realizará cada 2 años se considerará cumplido en el mes establecido como mes base o un mes anterior o posterior al mes base. 		

Tabla 13.3.5	CURSO BÁSICO DE INVESTIGADOR DE ACCIDENTES	
Dirigido a:	Personal de la Jefatura de SMS	
Contenido	Temario:	Duración:
<ul style="list-style-type: none"> • TAGSA aceptará y validará el curso básico de investigador de accidentes que sea impartido por una institución reconocida por la AAC o por la OACI. • TAGSA acogerá el contenido, pensum y carga horaria que proponga la institución reconocida por la AAC o por la OACI. • La capacitación recurrente se la realizará cada 2 años se considerará cumplido en el mes establecido como mes base o un mes anterior o posterior al mes base. 		

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 90

12.4. CRONOGRAMA

- a) La Jefatura de SMS elaborará anualmente el cronograma de capacitación de la Seguridad Operacional para el personal de TAGSA, el cual será presentado y aprobado por el Ejecutivo Responsable.
- b) Dicho cronograma será coordinado con la Jefatura RRHH de TAGSA para su cumplimiento.

12.5. CANALES DE COMUNICACIÓN DEL SMS EN TAGSA

- a) La Jefatura de SMS utilizara como medios de difusión de la seguridad operacional en TAGSA los siguientes canales:
 - Murales Informativos (Adjunto B)
 - Página web www.sms.tagsa.aero
 - Charlas informativas al personal de TAGSA (ver Tabla 13.2.2)
 - Sistema Integrado de TAGSA (SIT)
- b) Los boletines, circulares o avisos de seguridad que se publicarán en los medios descritos en el párrafo anterior serán de responsabilidad del Supervisor de Control y Registros del SMS (SCR), los cuales serán emitidos cada 2 meses o en su defecto cada vez que ocurriera un suceso de alta severidad.
- c) Los boletines, circulares o avisos emitidos tienen como finalidad desarrollar una cultura de seguridad operacional en el AIJJO, lo cual asegure el conocimiento actualizado de las novedades, procedimientos, reportes y mitigaciones en el AIJJO.
- d) La Jefatura de SMS socializará por medio de charlas, talleres o cursos cualquier cambio o ejecución de procedimientos en el manual del SMS con al menos 1 mes de antelación.

	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 13
	ACTIVIDADES CONTRATADAS	

13.1. OBJETIVO

Establecer los delineamientos de Seguridad Operacional para el personal externo, contratado o tercerizado de TAGSA que realiza actividades dentro del área de movimiento del AIJJO y que de esta forma se garantice operaciones aéreas seguras.

13.2. PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL A CONTRATISTAS EXTERNOS O TERCERIZADOS

Todo organismo, contratista o grupo técnico que desarrolle una actividad en el área de movimiento del AIJJO, debe estar en conocimiento de la política y procedimientos emitidos por el SMS, lo cual garantiza que el compromiso contraído se realizará dentro de un marco aceptable de la seguridad operacional cuando se realicen estas contrataciones.

Los requisitos que debe cumplir para desarrollar el compromiso contraído son:

- e) Haber cumplido una charla de adoctrinamiento relacionado con las normas y procedimientos de la seguridad industrial y operacional por parte de la jefatura de SIMA con base a las labores que van a desarrollar en el área de movimiento.
- f) La dependencia de TAGSA correlacionada con la tarea que llevan a efecto los contratistas, deberán proporcionar los lineamientos respectivos para laborar en el área de movimiento.
- g) La dependencia de TAGSA correlacionada con la tarea supervisará periódicamente las actividades asignadas a los mencionados contratistas, con la finalidad de comprobar el cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional en el AIJJO.
- h) El contratista debe disponer o proveer a su personal de equipos de comunicación que permitan hacer extensivos a la dependencia de TAGSA correlacionada con la tarea cualquier incidente o accidente que se relacione a la actividad que está desarrollando, además el Departamento de

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2da Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 92

 Aeropuerto de Guayaquil	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)	CAPITULO 13
	ACTIVIDADES CONTRATADAS	

Operaciones deberá reportar el hecho por medio del Sistema Integrado de TAGSA (SIT).

- i) Las empresas o personas contratadas colaborará con la información necesaria para la investigación de incidentes o accidentes o cualquier otro suceso en los que su personal se encuentren involucrados.
- j) TAGSA a través de la dependencia de TAGSA correlacionada con la tarea será responsable del rendimiento en materia de la seguridad operacional de los contratistas que presten servicios en el área de movimiento.
- k) La Jefatura de SIMA mantendrá un registro del adoctrinamiento impartido y la Jefatura de SMS mantendrá una supervisión periódica del registro.

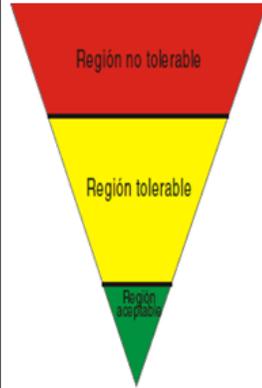
Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)			
2do Edición	Emisión: Oct / 2020	Vigencia: Dic / 2020	Página 93

CUADRO DE IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO Y MITIGACIÓN DEL RIESGO

N°	Tipo de Operación o Actividad	Descripción Especifica del o los Peligros	Consecuencia relacionada al Peligro	Medidas Actuales Para Reducir / Mitigar el Riesgo	Índice de Riesgos		Acciones ulteriores para reducir el riesgo	Índice de Riesgos		Responsable
					Probabilidad	Severidad		Probabilidad	Severidad	

Probabilidad del Evento		
Definición Cualitativa	Significado	Valor
Frecuente	Probable que ocurra muchas veces <i>(ha ocurrido frecuentemente)</i>	5
Ocasional	Probable que ocurra algunas veces <i>(ha ocurrido infrecuentemente)</i>	4
Remoto	Improbable, pero es posible que ocurra <i>(ocurre raramente)</i>	3
Improbable	Muy improbable que ocurra <i>(no se conoce que haya ocurrido)</i>	2
Extremadamente Improbable	Casi inconcebible que el evento ocurra	1

Severidad de los eventos		
Gravedad	Significado	Valor
Catastrófico	- Destrucción del equipo. - Muertes múltiples.	A
Peligroso	- Reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo para que los operarios no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa. - Lesiones graves. - Daños importantes al equipo.	B
Grave	- Reducción importante de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia. - Incidente grave. - Lesiones a las personas.	C
Leve	- Molestias. - Limitaciones operacionales. - Uso de procedimientos de emergencia - Incidentes leves	D
Insignificantes	- Consecuencias leves.	E

Rangos de Tolerancia	Índice de evaluación del riesgo	Criterios sugeridos
	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inaceptable bajo las circunstancias existentes
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Aceptable en base a mitigación del riesgo. Puede requerir una decisión de la dirección
	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Aceptable

Rango del índice de riesgo	Descripción	Medida recomendada
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Riesgo alto	Cese o disminuya la operación oportunamente si fuera necesario. Realice la mitigación de riesgos de prioridad para garantizar que haya controles preventivos adicionales
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Riesgo moderado	Programe el performance de una evaluación de seguridad operacional para reducir el índice de riesgos hasta el rango bajo, si fuera factible.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Casi inconcebible que el evento ocurra	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.



BUZONES Y MURALES INFORMATIVOS





Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)

ADJUNTO C

1. REPORTE DE IBIS

PO/SMS-05		Reporte de Impactos con Aves (IBIS) Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo			
(Donde figuran las opciones separadas por una barra oblicua / o entre paréntesis (), elimine lo que no corresponda, luego complete la información requerida)					
01	Operador / Cía.:	02	Fecha: Día	Mes	Año
03	Modelo de Aeronave:	04	Matrícula:	05	Hora
06	Condiciones de Luz:	Alba	Día	Crepúsculo	Noche
07	Pista Utilizada:	08	Ubicación si fue en ruta:		
09	Altura (pies)	10	Velocidad indicada (en nudos): kts		
11	Fase de vuelo:				
	Rodaje	Estacionamiento	Ascenso	En Ruta	
	Descenso	Aproximación	Aterrizaje	Despegue	
12	Parte(s) de la Aeronave afectada(s) por impacto(s) de ave(s).				
	Radomo	Parabrisas	Proa	Hélice	
	Motor N° 1	Motor N° 2	Motor N° 3	Motor N° 4	
	Ala / Rotor	Fuselaje	Tren de Aterrizaje	Cola	
13	Consecuencia para el vuelo:				
	Luces	Otras:	Despegue interrumpido		
	Ninguna		Aterrizaje por precaución		
	Se apagaron motores: SI		NO	Otras especifique:	
14	Nubosidad:	Cielo despejado	Nubes Dispersas	Cielo cubierto	
15	Clima:	Niebla	Lluvia	Seco	Ventoso
16	Especie de ave:				
17	Número de aves impactadas y/o ingestadas, :				
	1	De 2 a 10	De 11 a 100	Más:	
18	Tamaño de la(s) ave(s): Pequeñas Medianas Grandes				
19	¿Se advirtió al piloto del peligro? SI NO				
20	OBSERVACIONES:				
21	Nombre de quien reporta:			Fecha:	
	Firma de quien reporta			Supervisor SMS - TAGSA	

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)

2da Edición

Emisión: Oct / 2020

Vigencia: Dic / 2020

Página 97

2. REPORTE DE INCIDENTE – ACCIDENTE

 Aeropuerto de Guayaquil	AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO			
Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO)				
PO/SMS-01	REPORTE INTERNO DE INCIDENTE / ACCIDENTE			
01	Reporte Mandatorio <input type="checkbox"/>	Reporte Voluntario <input type="checkbox"/>	Reporte Confidencial <input type="checkbox"/>	
02	Día <input type="text"/>	Mes <input type="text"/>	Año <input type="text"/> 03 <input type="text"/> Hora <input type="text"/> h <input type="text"/>	
04	Aeronave <input type="text"/>	Vehículo <input type="text"/>	Otros <input type="text"/> Especifique:	
05	Modelo / Tipo:	06	Matricula / Registro:	
07	Empresa(s) Involucrada:			
07	Lugar de suceso:			
08	Nombre del Piloto, Conductor o Persona (s) Involucrada en el suceso:			
09	Condiciones Meteorológicas: (si aplica)			
10	Cantidad de Pasajeros a Bordo:		11	Cantidad de Tripulantes a Bordo:
12	Cierre de Aeródromo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Hora:	NOTAM N°:	
13	Retiro de Aeronave / Equipo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Hora:		
14	Reapertura de Aeródromo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Hora:	NOTAM N°:	
15	Intervención de la JIA: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Hora de arribo:		
16	Representante de la AAC:			
17	Intervención Servicios Médicos: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Intervención SSEI	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
18	Activación del COE: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Evacuación de la Aeronave:	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
19	Personas Lesionadas: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Cantidad:		
20	Personas ilesas SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Cantidad:		
21	Personas fallecidas SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Cantidad:		
22	Trascendencia a la prensa SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Nombre:		
23	Ampliación del reporte:			
24	Acciones Tomadas:			
26	Recomendaciones:			
27	Evidencias o Adjuntos:			
_____ Elaborado por:	 Supervisor SMS - TAGSA		



Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)

ADJUNTO C

3. REPORTE DE EXCURSION O INCURSION DE PISTA

Aeropuerto de Guayaquil		FORMULARIO PARA NOTIFICAR INCURSIONES Y EXCURSIONES EN PISTA (Ref. OACI/Doc.9870)					
Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (AIJJO)							
1.	Fecha: Día Mes Año	Hora: h	Tipo de Suceso: Incursión <input type="checkbox"/> Excursión <input type="checkbox"/>				
2.	Estación Horaria de la Incurción: Diurno <input type="checkbox"/> Vespertino <input type="checkbox"/> Nocturno <input type="checkbox"/> Amanecer <input type="checkbox"/>						
3.	Empresa(s) Involucrada(s): a) _____ b) _____						
4.	Tipo de Aeronave: _____		5. Tipo de Operación: Regular <input type="checkbox"/> No Regular <input type="checkbox"/> Charter <input type="checkbox"/>				
6.	Clase de Aviación: Comercial <input type="checkbox"/> Militar <input type="checkbox"/> Agrícola <input type="checkbox"/> Escuela <input type="checkbox"/>		7. Incurción: Tractor / Mula <input type="checkbox"/> Persona <input type="checkbox"/> Motivada: Vehículo <input type="checkbox"/> Fauna (Especifique) _____				
8.	Procedencia: _____ Destino: _____		9. Hora de arribo: h _____ Hora de Salida: h _____				
10.	Cantidad de Pasajeros a Bordo: _____		11. Cantidad de Tripulantes a Bordo: _____				
12.	Nombre del Piloto o Conductor del(os) Vehículo(s): _____						
13.	13. Manifiesto de Carga: Se entregó <input type="checkbox"/> No se entregó <input type="checkbox"/> No Había <input type="checkbox"/> No Aplica <input type="checkbox"/>						
14.	14. Condiciones físicas de la Superficie de Pista: Seca <input type="checkbox"/> Mojada <input type="checkbox"/> Resbaladiza <input type="checkbox"/> Contaminada <input type="checkbox"/> Baches <input type="checkbox"/> Otra: _____ (Describir)						
15.	15. Condiciones de Frenado Sobre la Superficie de Condiciones: Bueno <input type="checkbox"/> Medic <input type="checkbox"/> Pobre / Nil <input type="checkbox"/>						
16.	16. Meteorológicas Sobre la Pista en Uso: 21 _____ 0 3 _____ Viento: ° / Kt _____ Visibilidad _____ Techo de Nubes _____ pies _____ Temperatura °C _____ QNH _____ PSI _____						
17.	17. Referencia Más Cercana: Lateral (mt) _____ Horizontal (mt) _____ / _____ (Describir el Tipo de Referencia)						
18.	18. Cierre de Aeródromo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____		NOTAM N° _____		
19.	19. Reapertura de Aeródromo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____		NOTAM N° _____		
20.	20. Retiro de Aeronave o Equipo: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____		Empresa: _____		
21.	21. Intervención de la JIA: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____		Nombre: _____		
22.	22. Representante de la AAC: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____		Nombre: _____		
23.	23. Intervención del SSEI: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____				
24.	24. Intervención Servicios Médicos: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____				
25.	25. Activación del COE: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____				
26.	26. Evacuación de la Aeronave: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Hora: h _____				
27.	27. Personas Lesionadas: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Cantidad: _____				
28.	28. Personas Ilesas: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Cantidad: _____				
29.	29. Personas Fallecidas: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Cantidad: _____				
30.	30. Trascendencia a la Prensa: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		Nombre: _____				
31.	31. Movilización de la Aeronave: Remolcada <input type="checkbox"/> Por Sus Propios Medios <input type="checkbox"/> Atención de Follow Me <input type="checkbox"/>						
32.	32. Fase del Suceso: Avión { Durante el Despegue <input type="checkbox"/> Distancia Recorrida: _____ mt Otro: _____ Durante el Rodaje (TWY) <input type="checkbox"/> Aterrizaje <input type="checkbox"/> Intersección <input type="checkbox"/>						
33.	33. Maniobra Evasiva: Aproximación Frustrada <input type="checkbox"/> Viraje Brusco <input type="checkbox"/> Descoordinación <input type="checkbox"/> Despegue Abortado <input type="checkbox"/> Parada Abrupta <input type="checkbox"/> Otro: _____ (Describir)						
34.	34. Comunicaciones: Fraseología Inapropiada <input type="checkbox"/> Mala Frecuencia de Radio <input type="checkbox"/> Interferencia <input type="checkbox"/> Autorización Mal Interpretada <input type="checkbox"/> Transmisión Bloqueada <input type="checkbox"/> Otro: _____ (Describir)						
35.	35. Descripción del Incidente y de las Circunstancias Pertinentes						
36.	36. Descripción de cualquier maniobra evasiva o correctiva adoptada para evitar una colisión						
37.	37. Evaluación del tiempo de reacción disponible y la eficacia de la maniobra evasiva o correctiva						
38.	38. Indicar si se efectuó examinación de las comunicaciones orales y los resultados de dicho examen						
39.	39. Evaluación inicial de la gravedad del incidente.						
40.	40. Acciones asumidas por SMS (si aplica).						
41.	41. Recomendaciones de SMS (si aplica).						
42.	42. Espacio en Blanco Para Descripción de Respaldos y/o Fotografías (si aplica):						
43.	43. Ref: OACI/Doc.9870						
44.	44. Personal que interviene en la Emisión, Revisión y Análisis del presente caso: Fecha: Día Mes Año						
	Jefe de Base - TAGSA			Supervisor SMS - TAGSA			

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)

2do Edición

Emisión: Oct / 2020

Vigencia: Dic / 2020

Página 99

4. REPORTE DE DERRAMES

		AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO									
PO/SMS-02		ACTA DE DERRAME									
01	Día	<input type="text"/>	Mes	<input type="text"/>	Año	<input type="text"/>	02	Hora de Notificación	<input type="text"/>	h	<input type="text"/>
03	Causado por : Aeronave <input type="checkbox"/>			Vehículo <input type="checkbox"/>		Otros <input type="checkbox"/>		Especifique:			
04	Matrícula/Registro:			05	Empresa responsable:						
06	Sustancia derramada:						07	Superficie Afectada (m ²) :			
08	Localización:										
09	Limpieza realizada por:		Generador <input type="checkbox"/>		TAGSA <input type="checkbox"/>		10	Personas que intervinieron:			
11	Materiales Utilizados:	Paños	Cantidad:		Encapsulador	Cantidad:					
		Barreras	Cantidad:		Desengrasante	Cantidad:					
		Agua	Cantidad:		Otros (especifique)						
12	Hora de inicio de limpieza		h			Hora de finalización de la limpieza:		h			
13	Hora de liberación del Área		h								
14	Lugar de almacenamiento del desecho peligroso:										
15	Ampliación del Reporte:										
16	Acciones Tomadas:										
17	Evidencias o Adjuntos:										
Elaborado por:						Generador del derrame o Representante Autorizado					

5. REPORTE DE SITUACION PELIGROSA

 Aeropuerto de Guayaquil	AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ JOAQUÍN DE OLMEDO		
Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO)			
PO/SMS-03	REPORTE DE SITUACIÓN PELIGROSA (RSP)		
01	Reporte Mandatorio <input type="checkbox"/>	Reporte Voluntario <input type="checkbox"/>	Reporte Confidencial <input type="checkbox"/>
02	Día <input type="text"/> <input type="text"/>	Mes <input type="text"/> <input type="text"/>	Año <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
03	Hora <input type="text"/> <input type="text"/> h <input type="text"/> <input type="text"/>		
04	Aeronave <input type="checkbox"/> Vehículo <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Especifique:		
05	Modelo / Tipo:	06	Matrícula/Registro:
07	Empresa(s) Involucrada: _____ _____ _____		
08	Lugar de suceso:		
09	Suceso:	Incumplimiento de Normas <input type="checkbox"/>	Daños en la Infraestructura <input type="checkbox"/>
	Otro (especifique): _____		FOD <input type="checkbox"/>
10	Ampliación del reporte: _____ _____ _____ _____		
11	Recomendaciones: _____ _____		
12	Evidencias o Adjuntos: _____ _____ _____		
Elaborado por: _____		Supervisor SMS - TAGSA	

6. REPORTE DE FAUNA

 Aeropuerto de Guayaquil	Reporte de Presencia de Fauna en el Aeropuerto <u>Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo</u>				
PO/SMS-04	(Donde figuran las opciones separadas por una barra oblicua / o entre paréntesis (), elimine lo que no corresponda, luego complete la información requerida)				
1	Informe asociado (si aplica): PO/SMS-01 <input type="checkbox"/> Día <input type="text"/> Mes <input type="text"/> Año <input type="text"/>				
2	Detectado por:				
3	Hora (LT) del suceso:				
4	Describa la ubicación del (los) animal(es) hallado(s) con referencia al perímetro aeroportuario:				
5	Hubo información o advertencia de TWR? (si aplica):				
6	Hora del último recorrido de verificación y nombre del funcionario responsable (si aplica):				
7	¿Estuvo una aeronave involucrada en el evento?:				
8	Fase de vuelo (si aplica): Despegue <input type="checkbox"/> Aterrizaje <input type="checkbox"/> Rodaje <input type="checkbox"/>				
9	Nombre de la especie:				
10	Cantidad:				
11	Hubo daños a la aeronave, vehículo o instalaciones: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Especifique:				
12	Se efectuó el "Protocolo de registro y preservación de restos biológicos": SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>				
13	Descripción del suceso:				
14	Adjuntar evidencias (si aplica):				
15	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 70%; border: none;">Nombre de quien reporta:</td> <td style="width: 30%; border: none;">Fecha:</td> </tr> <tr> <td style="border: none; text-align: center;"> Firma de quien reporta </td> <td style="border: none; text-align: center;"> Supervisor SMS - TAGSA </td> </tr> </table>	Nombre de quien reporta:	Fecha: Firma de quien reporta Supervisor SMS - TAGSA
Nombre de quien reporta:	Fecha:				
..... Firma de quien reporta Supervisor SMS - TAGSA				



Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)

ADJUNTO D

REDA (Ramp Error Decision Aid)

AYUDA PARA INVESTIGAR ERRORES EN RAMPA (REDA)

Sección I – Información General

Referencia #: _____	Nombre del entrevistado: _____
Empresa: _____	Teléfono del entrevistado: _____
Lugar del suceso: _____	Fecha de la investigación: ____/____/____
Aeronave Tipo/Registro _____	Fecha del Suceso: ____/____/____
Tipo de Equipo: _____	Hora del Suceso: __: __
_____	Nombre del entrevistador: _____

Sección II – Suceso

Por favor seleccione el suceso (todo lo que corresponda)

- | | | |
|--|--|--|
| <p>1. Daños en la aeronave</p> <p><input type="checkbox"/> a. Puerta de Carga</p> <p><input type="checkbox"/> b. Puerta de Pasajeros</p> <p><input type="checkbox"/> c. Cola</p> <p><input type="checkbox"/> d. Nariz/Radome</p> <p><input type="checkbox"/> e. Ala/flaps/slats/aleroses</p> <p><input type="checkbox"/> f. Motor/cubierta</p> <p><input type="checkbox"/> g. Tren de Aterrizaje/puertas</p> <p><input type="checkbox"/> h. Antena/mástil</p> <p><input type="checkbox"/> i. Otros (explique abajo)</p> | <p>2. Daños en el equipo</p> <p><input type="checkbox"/> a. Bag tug(Mula)/carretas</p> <p><input type="checkbox"/> b. Pasarela (jetway)</p> <p><input type="checkbox"/> c. Banda (Belt loader)</p> <p><input type="checkbox"/> d. Cargo Loader</p> <p><input type="checkbox"/> e. Camiones (fueling, water, etc.)</p> <p><input type="checkbox"/> f. Otros (explique abajo)</p> | <p>3. Proceso Operacional</p> <p><input type="checkbox"/> a. Vuelo demorado</p> <p><input type="checkbox"/> b. Vuelo cancelado</p> <p><input type="checkbox"/> c. Regreso a la puerta</p> <p><input type="checkbox"/> d. Otros (explique abajo)</p> |
| <p>4. Lesiones personales</p> <p><input type="checkbox"/> a. Tensión</p> <p><input type="checkbox"/> b. Esguince</p> <p><input type="checkbox"/> c. Laceración</p> <p><input type="checkbox"/> d. Contusión</p> <p><input type="checkbox"/> e. Fractura</p> <p><input type="checkbox"/> f. Otros (explique abajo)</p> | <p>5. Impacto ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> a. Derrame</p> <p><input type="checkbox"/> b. Liberar (gases, sustancias)</p> <p><input type="checkbox"/> c. Contaminación</p> <p><input type="checkbox"/> d. Otros (explique abajo)</p> | <p>6. Otra (explique abajo)</p> <p>_____</p> |

Describe un breve resumen del suceso.



Sección III – Fallo en el Sistema de Rampa (errores, violación, otros)

Por favor, seleccione el fallo (s) en el sistema de rampa que causó el suceso.

1. Equipamiento/Herramientas

- () a. Manejo/remolque/traslado
() b. No es para el uso previsto
() c. Equipo defectuoso
() d. Operación incorrecta
() e. Equipo parqueado en lugar equivocado
() f. Otros (explique abajo)

2. FOD

- () a. Material dejado en rampa
() b. Material caído desde las carretas, containers, etc.
() c. Material dejado en la ACFT/Motor
() d. Falla/Falta en el recorrido de FOD
() e. Otros (explique abajo)

3. Atención de la aeronave

- () a. Servicio no realizado
() b. Servicio no realizado en el tiempo requerido
() c. Fluido insuficiente
() d. Demasiado fluido
() e. Tipo de fluido equivocado
() f. Acceso no cerrado
() g. Sistema/equipamiento no desactivado/reactivado
() h. Otros (explique abajo)

4. Operación de la Aeronave

- () a. Manejo de equipos/instalaciones
() b. Manejo en rampa/taxi way
() c. Otros (explique abajo)

5. Manejo de la aeronave

- () a. Remolcado hacia.....
() b. Remolcado fuera de.....
() c. ACFT lista para la colocación del tiro
() d. ACFT parada, acoplada lista para hacer remolcada
() e. Señales del marshall
() f. Otros (explique abajo)

6. Mantenimiento

- () a. Mantenimiento no realizado
() b. Mantenimiento no realizado en el tiempo requerido
() c. Equipamiento/partes no instaladas
() d. Equipamiento incorrecto/partes instaladas
() e. Instalación incompleta
() f. Acceso no asegurado/cerrado
() g. Sistema/Equipo no desactivado o reactivado
() h. Otros (explique abajo)

7. Fallas de aislamiento/Test/Inspección

- () a. No detecto la falla
() b. No se detectó la falla por aislamiento
() c. No se detectó la falla en las pruebas funcionales u operacionales
() d. No se detectó en la inspección
() e. Acceso no asegurado/cerrado
() f. Sistema/equipamiento desactivado/reactivado
() g. Otros (explique abajo)

8. Tipo de lesiones personales

- () a. Caída/tropiezo/resbalón
() b. Atrapado en/sobre/entre
() c. Atrapado por/contra
() d. Peligro por estar en contacto, con, electricidad, calor, frío, superficies frías o afiladas
() e. Exposición a sustancias peligrosas (ejm. sustancias toxicas o nosivas)
() f. Exposición peligrosa a las condiciones ambientales (ejm. calor, frío, humedad, etc)
() g. Incorrecta posición del cuerpo para hacer trabajos manuales
() h. Otros (explique abajo)

9. Otros (explique abajo)

Blank lines for additional information.

Describa en forma específica la falla que causo el suceso.

Large blank area for describing the failure.



Sección IV – Lista de chequeo de los Factores que Contribuyeron																						
N/A	<p>A. Información (ejm. procedimientos escritos, boletín, normativa, etc.)</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1. No es entendible</td> <td><input type="checkbox"/> 5. Información insuficiente</td> <td><input type="checkbox"/> 9. Proc. Ineficaz</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2. No disponible/inaccesible</td> <td><input type="checkbox"/> 6. La actualización es complicada o larga</td> <td><input type="checkbox"/> 10. No controlado</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3. Incorrecto</td> <td><input type="checkbox"/> 7. Falla de fábrica</td> <td><input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4. Mucha/información en conflicto</td> <td><input type="checkbox"/> 8. Información no usada</td> <td></td> </tr> </table> <p>Describa específicamente como el factor(s) contribuyeron con la falla.</p>	<input type="checkbox"/> 1. No es entendible	<input type="checkbox"/> 5. Información insuficiente	<input type="checkbox"/> 9. Proc. Ineficaz	<input type="checkbox"/> 2. No disponible/inaccesible	<input type="checkbox"/> 6. La actualización es complicada o larga	<input type="checkbox"/> 10. No controlado	<input type="checkbox"/> 3. Incorrecto	<input type="checkbox"/> 7. Falla de fábrica	<input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)	<input type="checkbox"/> 4. Mucha/información en conflicto	<input type="checkbox"/> 8. Información no usada										
<input type="checkbox"/> 1. No es entendible	<input type="checkbox"/> 5. Información insuficiente	<input type="checkbox"/> 9. Proc. Ineficaz																				
<input type="checkbox"/> 2. No disponible/inaccesible	<input type="checkbox"/> 6. La actualización es complicada o larga	<input type="checkbox"/> 10. No controlado																				
<input type="checkbox"/> 3. Incorrecto	<input type="checkbox"/> 7. Falla de fábrica	<input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)																				
<input type="checkbox"/> 4. Mucha/información en conflicto	<input type="checkbox"/> 8. Información no usada																					
N/A	<p>B. Equipos de Apoyo en Tierra/Herramientas/Equipo de Protección Personal (EPP) o Equipo Protección Colectivo (EPC).</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1. Inseguro</td> <td><input type="checkbox"/> 8. No puede usarse/ambiente existente</td> <td><input type="checkbox"/> 15. EPP/EPC no disponible</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2. No confiable</td> <td><input type="checkbox"/> 9. Uso incorrecto/ambiente existente</td> <td><input type="checkbox"/> 16. Fuera de Calibración</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3. Diseño de controles/pantallas</td> <td><input type="checkbox"/> 10. Demasiado complicado</td> <td><input type="checkbox"/> 17. Sin instrucciones</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4. No utilizado</td> <td><input type="checkbox"/> 11. Etiquetado/Marcas incorrectas</td> <td><input type="checkbox"/> 18. Inaccesible</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 5. Inaccesible</td> <td><input type="checkbox"/> 12. No esta etiquetado/marcado</td> <td><input type="checkbox"/> 19. Expirado</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 6. Inadecuado para el escritorio</td> <td><input type="checkbox"/> 13. EPP/EPC no usado</td> <td><input type="checkbox"/> 20. Otros (explique abajo)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 7. Utilizado incorrectamente</td> <td><input type="checkbox"/> 14. EPP/EPC usado incorrectamente</td> <td></td> </tr> </table> <p>Describa específicamente como los Equipos de Apoyo en Tierra/Herramientas / EPP o EPC contribuyeron con la falla.</p>	<input type="checkbox"/> 1. Inseguro	<input type="checkbox"/> 8. No puede usarse/ambiente existente	<input type="checkbox"/> 15. EPP/EPC no disponible	<input type="checkbox"/> 2. No confiable	<input type="checkbox"/> 9. Uso incorrecto/ambiente existente	<input type="checkbox"/> 16. Fuera de Calibración	<input type="checkbox"/> 3. Diseño de controles/pantallas	<input type="checkbox"/> 10. Demasiado complicado	<input type="checkbox"/> 17. Sin instrucciones	<input type="checkbox"/> 4. No utilizado	<input type="checkbox"/> 11. Etiquetado/Marcas incorrectas	<input type="checkbox"/> 18. Inaccesible	<input type="checkbox"/> 5. Inaccesible	<input type="checkbox"/> 12. No esta etiquetado/marcado	<input type="checkbox"/> 19. Expirado	<input type="checkbox"/> 6. Inadecuado para el escritorio	<input type="checkbox"/> 13. EPP/EPC no usado	<input type="checkbox"/> 20. Otros (explique abajo)	<input type="checkbox"/> 7. Utilizado incorrectamente	<input type="checkbox"/> 14. EPP/EPC usado incorrectamente	
<input type="checkbox"/> 1. Inseguro	<input type="checkbox"/> 8. No puede usarse/ambiente existente	<input type="checkbox"/> 15. EPP/EPC no disponible																				
<input type="checkbox"/> 2. No confiable	<input type="checkbox"/> 9. Uso incorrecto/ambiente existente	<input type="checkbox"/> 16. Fuera de Calibración																				
<input type="checkbox"/> 3. Diseño de controles/pantallas	<input type="checkbox"/> 10. Demasiado complicado	<input type="checkbox"/> 17. Sin instrucciones																				
<input type="checkbox"/> 4. No utilizado	<input type="checkbox"/> 11. Etiquetado/Marcas incorrectas	<input type="checkbox"/> 18. Inaccesible																				
<input type="checkbox"/> 5. Inaccesible	<input type="checkbox"/> 12. No esta etiquetado/marcado	<input type="checkbox"/> 19. Expirado																				
<input type="checkbox"/> 6. Inadecuado para el escritorio	<input type="checkbox"/> 13. EPP/EPC no usado	<input type="checkbox"/> 20. Otros (explique abajo)																				
<input type="checkbox"/> 7. Utilizado incorrectamente	<input type="checkbox"/> 14. EPP/EPC usado incorrectamente																					
N/A	<p>C. Diseño de Aeronaves/Configuración/Partes/Equipos/Consumibles</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1. Complejo</td> <td><input type="checkbox"/> 5. Marcación Pobre</td> <td><input type="checkbox"/> 9. Uso equivocado</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2. Inaccesible</td> <td><input type="checkbox"/> 6. No Usado</td> <td><input type="checkbox"/> 10. Uso de consumibles caducados</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3. Configuración/ACFT/variación</td> <td><input type="checkbox"/> 7. No es fácil de usar/difícil</td> <td><input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 4. Partes dificultoso de ver</td> <td><input type="checkbox"/> 8. No disponible</td> <td></td> </tr> </table> <p>Describa específicamente como los Diseño de Aeronaves/Configuración/Partes/Equipos/Consumibles contribuyeron con la falla.</p>	<input type="checkbox"/> 1. Complejo	<input type="checkbox"/> 5. Marcación Pobre	<input type="checkbox"/> 9. Uso equivocado	<input type="checkbox"/> 2. Inaccesible	<input type="checkbox"/> 6. No Usado	<input type="checkbox"/> 10. Uso de consumibles caducados	<input type="checkbox"/> 3. Configuración/ACFT/variación	<input type="checkbox"/> 7. No es fácil de usar/difícil	<input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)	<input type="checkbox"/> 4. Partes dificultoso de ver	<input type="checkbox"/> 8. No disponible										
<input type="checkbox"/> 1. Complejo	<input type="checkbox"/> 5. Marcación Pobre	<input type="checkbox"/> 9. Uso equivocado																				
<input type="checkbox"/> 2. Inaccesible	<input type="checkbox"/> 6. No Usado	<input type="checkbox"/> 10. Uso de consumibles caducados																				
<input type="checkbox"/> 3. Configuración/ACFT/variación	<input type="checkbox"/> 7. No es fácil de usar/difícil	<input type="checkbox"/> 11. Otro (explique abajo)																				
<input type="checkbox"/> 4. Partes dificultoso de ver	<input type="checkbox"/> 8. No disponible																					
N/A	<p>D. Trabajo/Tarea</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> 1. Repetitivo/monótono</td> <td><input type="checkbox"/> 4. Diferente de otras tareas similares</td> <td><input type="checkbox"/> 7. Requiere Torcer</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2. Complejo/confuso</td> <td><input type="checkbox"/> 5. Requiere esfuerzo extremo</td> <td><input type="checkbox"/> 8. Larga duración</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3. Nueva Tarea/Cambio tarea</td> <td><input type="checkbox"/> 6. Requiere arrodillarse/agacharse</td> <td><input type="checkbox"/> 9. Posición incomoda</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 10. Otro (explique abajo)</td> </tr> </table> <p>Describa específicamente como el Trabajo/Tarea contribuyeron con la falla</p>	<input type="checkbox"/> 1. Repetitivo/monótono	<input type="checkbox"/> 4. Diferente de otras tareas similares	<input type="checkbox"/> 7. Requiere Torcer	<input type="checkbox"/> 2. Complejo/confuso	<input type="checkbox"/> 5. Requiere esfuerzo extremo	<input type="checkbox"/> 8. Larga duración	<input type="checkbox"/> 3. Nueva Tarea/Cambio tarea	<input type="checkbox"/> 6. Requiere arrodillarse/agacharse	<input type="checkbox"/> 9. Posición incomoda			<input type="checkbox"/> 10. Otro (explique abajo)									
<input type="checkbox"/> 1. Repetitivo/monótono	<input type="checkbox"/> 4. Diferente de otras tareas similares	<input type="checkbox"/> 7. Requiere Torcer																				
<input type="checkbox"/> 2. Complejo/confuso	<input type="checkbox"/> 5. Requiere esfuerzo extremo	<input type="checkbox"/> 8. Larga duración																				
<input type="checkbox"/> 3. Nueva Tarea/Cambio tarea	<input type="checkbox"/> 6. Requiere arrodillarse/agacharse	<input type="checkbox"/> 9. Posición incomoda																				
		<input type="checkbox"/> 10. Otro (explique abajo)																				



N/A

E. Conocimiento/Habilidades

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. Habilidades técnicas | <input type="checkbox"/> 5. Conocimiento proceso/proveedor | <input type="checkbox"/> 9. Compresión del idioma ingles |
| <input type="checkbox"/> 2. Conocimiento de tareas | <input type="checkbox"/> 6. Conocimiento proceso/aeropuerto | <input type="checkbox"/> 10. Habilidades del trabajo en equipo |
| <input type="checkbox"/> 3. Planificación de tareas | <input type="checkbox"/> 7. Conocimiento del sistema/aviones | <input type="checkbox"/> 11. Habilidades/computadoras |
| <input type="checkbox"/> 4. Conocimiento proceso/CIA | <input type="checkbox"/> 8. Conocimiento configuración/ACFT | <input type="checkbox"/> 12. Otros (explique abajo) |

Describa específicamente como el Conocimiento/Habilidades contribuyeron con la falla.

N/A

F. Factores Individuales

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1. Salud física (incluye Audición/vista) | <input type="checkbox"/> 5. Complacencia | <input type="checkbox"/> 10. Percepción Visual |
| <input type="checkbox"/> 2. Fatiga | <input type="checkbox"/> 6. Tamaño personal/fuerza | <input type="checkbox"/> 11. Asertividad |
| <input type="checkbox"/> 3. La presión del tiempo | <input type="checkbox"/> 7. Acontecimiento Personal (prob, familia, due/o, etc) | <input type="checkbox"/> 12. Stress |
| <input type="checkbox"/> 4. Presión del Supervisor | <input type="checkbox"/> 8. Distracciones en la tarea/interrupción | <input type="checkbox"/> 13. Conocimiento de la situación |
| | <input type="checkbox"/> 9. Lapsus de memoria (olvido) | <input type="checkbox"/> 14. Carga- trabajo/exceso de tareas |
| | | <input type="checkbox"/> 15. Otros (explique abajo) |

Describa específicamente como los Factores Individuales contribuyeron con la falla.

N/A

G. Medio Ambiente/Instalaciones/Rampa

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. Muy ruidoso | <input type="checkbox"/> 6. Nieve | <input type="checkbox"/> 11. Sustancias Peligrosas | <input type="checkbox"/> 16. Iluminación |
| <input type="checkbox"/> 2. Caliente | <input type="checkbox"/> 7. Viento | <input type="checkbox"/> 12. Fuentes de energía | <input type="checkbox"/> 17. Etiquetas/rótulos/señalética |
| <input type="checkbox"/> 3. Frío | <input type="checkbox"/> 8. Relámpago | <input type="checkbox"/> 13. Ventilación inadecuada | <input type="checkbox"/> 18. Espacio confinado |
| <input type="checkbox"/> 4. Humedad | <input type="checkbox"/> 9. Vibraciones | <input type="checkbox"/> 14. Protec/Inadecuada/explosión | <input type="checkbox"/> 19. Otros (explique abajo) |
| <input type="checkbox"/> 5. Lluvia | <input type="checkbox"/> 10. Limpieza | <input type="checkbox"/> 15. Marcas | |

Describa específicamente como el Medio Ambiente/Instalaciones/Rampa contribuyeron con la falla.

N/A

H. Factores Organizacionales

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. Calidad en el soporte de la organización técnica (Mantenimiento, despacho, control de tierra, etc) | <input type="checkbox"/> 8. Proceso de trabajo/procedimiento |
| <input type="checkbox"/> 2. Calidad de soporte de los proveedores/aeropuerto | <input type="checkbox"/> 9. Proceso de trabajo/no siguió el procedimiento |
| <input type="checkbox"/> 3. Calidad de soporte del concesionario del AIJJO | <input type="checkbox"/> 10. Proceso de trabajo/procedimiento no documentado |
| <input type="checkbox"/> 4. Política de compañía | <input type="checkbox"/> 11. Práctica normal de trabajo en grupo (norma) |
| <input type="checkbox"/> 5. Personal Insuficiente | <input type="checkbox"/> 12. Falla en seguir la guía de tierra |
| <input type="checkbox"/> 6. Cambios Corporativos/reestructuración | <input type="checkbox"/> 13. Falla en seguir la guía de autoridad aeroportuaria |
| <input type="checkbox"/> 7. Acción sindical | <input type="checkbox"/> 14. Formación de equipos |
| | <input type="checkbox"/> 15. Otros (explique abajo) |

Describa específicamente como los Factores Organizacionales es/Rampa contribuyeron con la falla.



N/A

I. Liderazgo/Supervisión

- 1. Planificación/Org. de las tareas
- 2. Priorización del trabajo
- 3. Delegación/Asignación/Tareas
- 4. Actitud/Expectativa No realista
- 5. No asegura que el proceso aprobado/proc. a seguir
- 6. Cantidad de supervisión
- 7. Otros (explique abajo)

Describa específicamente como el Liderazgo/Supervisión contribuyeron con la falla.

N/A

J. Comunicación

- 1. Entre departamentos
- 2. Entre el personal
- 3. Entre turnos
- 4. Entre el personal de rampa y el líder
- 5. Entre el líder/jefe/gerente
- 6. Entre la cabina y la rampa
- 7. Entre la aerolínea y el proveedor
- 8. Entre los proveedores
- 9. Entre las aerolíneas y el aeropuerto
- 10. Otros (explique abajo)

Describa específicamente como la Comunicación contribuyo con la falla.

N/A

K. Otros Factores que Contribuyen (explique abajo)

Describa específicamente como los Otros Factores contribuyeron con la falla.

Sección V – Estrategias de Prevención de Fallas

A. ¿Qué procedimientos, procesos y/o políticas existentes en tu organización tienen por objeto evitar los incidentes/accidentes, pero no lo pudo impedir?

- Políticas y Procesos de OPS en Rampa (Especifique) _____
- Políticas y Procesos de Mantenimiento (Especifique) _____
- Inspección, Chequeo Funcional o Control de Seguridad (Especifique) _____
- Documentación de mantenimiento requerido _____
- Documentación de operación en Rampa requerido _____
- Documentación de apoyo
 - Material de capacitación (Especifique) _____
 - Cartas/Memos del operador (Especifique) _____
 - Boletines entre empresas (Especifique) _____
 - Otros (Especifique) _____



INFORME REDA

NOMBRE Y FECHA DEL EVENTO

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica realizada por la Jefatura de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de TAGSA, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, sus causas y consecuencias.

De conformidad con las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil del Ecuador (RDAC), Tomo II, Parte 19-I, Art. 6 y el Anexo 13 de la OACI donde manifiesta que **“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de ésta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”**.⁴

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.



Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)

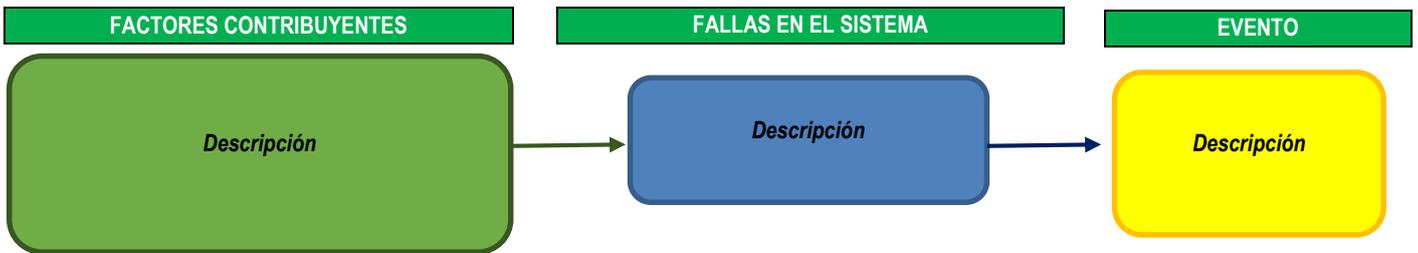
ADJUNTO D

INFORMACION GENERAL

Empresa(s) Involucrada(s) en el Suceso:	
Lugar del suceso:	
Hora del suceso:	
Tipo y Registro de la Aeronave, Instalación o Vehículo involucrado(s):	
Daños:	
Nombre del Investigador:	

RESUMEN DEL EVENTO

ANÁLISIS DEL EVENTO MODELO "REDA"



SECUENCIA DE EVENTOS Y FACTORES CONTRIBUYENTES

Fecha	Hora	Secuencia de Eventos	Factores que Contribuyeron

HECHOS COMPROBADOS

RECOMENDACIONES

RESPALDOS Y EVIDENCIAS



Aeropuerto de Guayaquil

Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (MSGSO)

ADJUNTO E

ACR (Análisis Causa Raíz)

TITULO



Aeropuerto de Guayaquil

DESCRIPCION DEL EVENTO

IMAGENES

HECHOS COMPROBADOS

HECHOS COMPROBADOS		
ANALISIS	RECOMENDACIONES	
	TAREA	RESPONSABLE



Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S. A. (TAGSA)

2da Edición

Emisión: Oct / 2020

Vigencia: Dic / 2020

Página 111