



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Aeronáutica Civil

MARZO DE 2025

Boletín de Seguridad Operacional

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Programa de Seguridad Operacional SSP

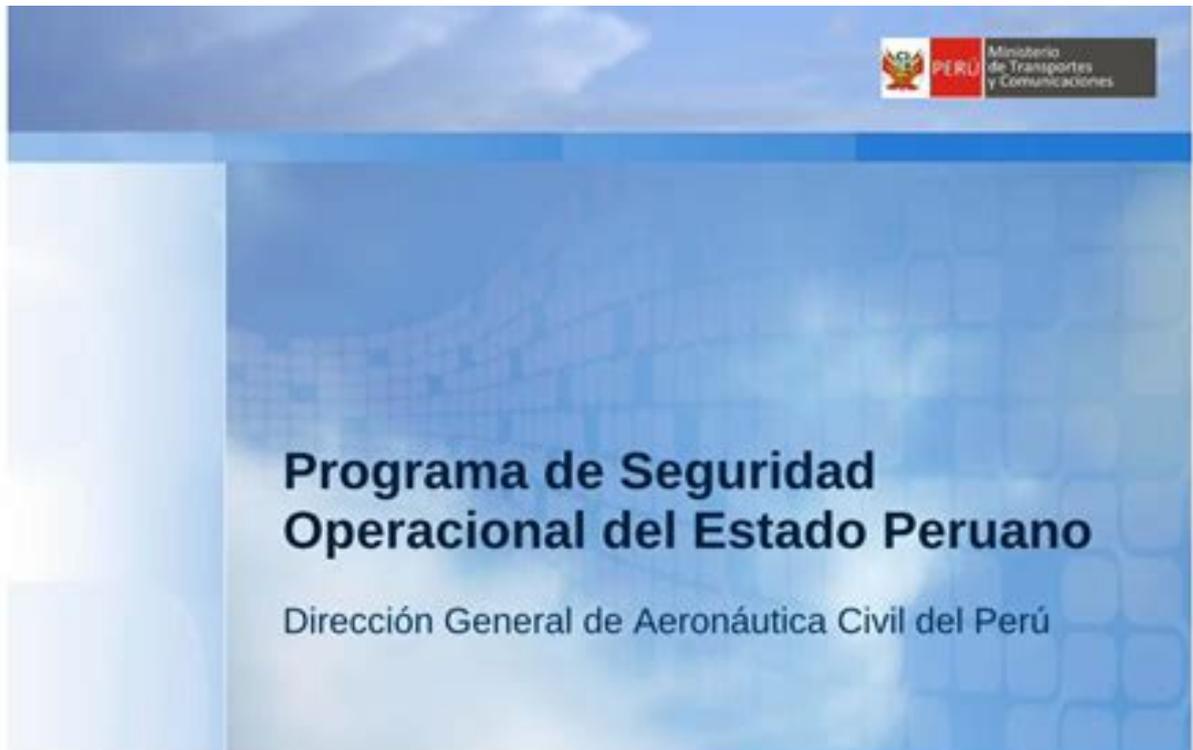
El Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP-P) es un marco integrado que incluye regulaciones y actividades diseñadas para mejorar la seguridad operacional en la aviación. Este programa abarca acciones específicas que el Estado debe llevar a cabo, así como las normativas y directrices que promulga para asegurar una gestión segura y eficiente de las operaciones de aviación civil. Su objetivo principal es alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional (ALoS). En el Perú, el Director General de Aeronáutica Civil es el **Ejecutivo Responsable** de liderar la implementación y mantenimiento del SSP-P.

- El Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP-P) tiene los siguientes componentes:
 - a. Políticas y objetivos de seguridad operacional del Estado Peruano.
 - b. Gestión de Riesgos de seguridad operacional por el Estado Peruano.
 - c. Garantía de la seguridad operacional por el Estado Peruano.
 - d. Promoción de la seguridad operacional por el Estado Peruano.

Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil

CONTENIDO

Programa de Seguridad Operacional SSP.....	1
Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP).....	2
¿Qué es SINOV?.....	3
¿Quién tiene que notificar?.....	4
¿Qué hay que notificar?.....	5
Peligro del láser.....	6



Coordinación Técnica de Seguridad Operacional

Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP-P)

El Estado Peruano, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como entidad reguladora en materia aeronáutica y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) como organismo responsable de investigar accidentes e incidentes aéreos, implementa un Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano alineado con la Reglamentación Aeronáutica Peruana y los Anexos de la OACI. De igual manera, los Proveedores de Servicios Aeronáuticos (PSA), en cumplimiento de los principios y exigencias del SSP-P, desarrollan y aplican en sus operaciones, sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS).

La puesta en marcha del SSP-P se ha llevado a cabo, acorde con la magnitud y la complejidad del sistema de Aviación Civil en el Perú. Para su desarrollo, ha sido fundamental una estrecha coordinación entre las autoridades responsables del sector aeronáutico, garantizando así el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Anexo 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como de las directrices señaladas en la cuarta edición del Documento 9859 de la OACI.

*“La ley no debe
tornar al pasado,
sino prever el
futuro.”
Niccolo Maquiavelo*



Coordinación Técnica de Seguridad Operacional

¿QUÉ ES SINOV?

El Sistema de Notificación Voluntario de Incidentes y Ocurrencias (SINOV) de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es un programa de reporte voluntario, anónimo y no punitivo (salvo en el caso de dolo o negligencia grave), que permite informar sobre sucesos que comprometen la seguridad operacional. La información recopilada es utilizada por la Dirección de Seguridad Aeronáutica con fines preventivos, sin buscar culpables.

Antes de que ocurra un accidente, suelen presentarse eventos que en muchas ocasiones pasan desapercibidos, pero evidencian la presencia de riesgos potenciales para la seguridad operacional. La identificación y el análisis de estos sucesos es muy importante para implementar medidas preventivas eficaces.

La notificación voluntaria de incidentes y ocurrencias es un compromiso ético de todos los actores involucrados en el Sistema de Aviación Civil.

*“La fuerza de la empatía humana que conduce hacia la acción colectiva es capaz de salvar vidas y de liberar a los prisioneros”
K. Rowling.*



Coordinación Técnica de Seguridad Operacional SINOV

¿Quién tiene que Notificar?

Este compromiso abarca tanto a usuarios, pilotos, copilotos, tripulantes de cabina, controladores aéreos, personal de mantenimiento y asistencia en tierra, así como a organizaciones que en el desarrollo de sus actividades, detecten incidentes o situaciones que puedan comprometer la seguridad de las operaciones aéreas.

En este sentido, las organizaciones deben establecer procedimientos internos para la notificación de incidentes, como parte de la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Para facilitar y coordinar estos reportes, tanto a nivel interno como externo, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha desarrollado y viene perfeccionando el Sistema SINOV.

*“No estamos
llamados a
hacer todo el
bien posible,
sino todo el
que podamos
hacer”
Theodore
Guerin*



Coordinación Técnica de Seguridad Operacional SINOV

¿Qué hay que Notificar?

Un incidente u ocurrencia se refiere a cualquier interrupción del funcionamiento, defecto, deficiencia u otra circunstancia anormal que se haya presentado, o que podría haberse presentado, con consecuencias sobre la seguridad operacional. Esta definición es bastante amplia, abarcando tanto situaciones reales como potenciales.

Cualquier incidente u ocurrencia en actividades como operaciones de vuelo, mantenimiento, operaciones aeroportuarias, servicios de tránsito aéreo, entre otras; puede ser reportado cuando según el criterio del notificante, cumple alguna de las siguientes condiciones:

- Si pone en peligro o, de no ser corregido, podría poner en peligro a las personas o aeronaves.
- Si aunque no haya afectado la seguridad de la operación, podría crear peligro si se repite en circunstancias diferentes; especialmente si la ausencia o presencia de un simple factor humano o técnico, puede transformar una ocurrencia en un accidente o incidente grave.

*«Tú eres la última línea de
defensa en materia de
seguridad. Todo se reduce
a ti»*

Kina Repp



Coordinación Técnica de Seguridad Operacional

PELIGROS DEL LÁSER

Medidas de prevención y mitigación

Para reducir estos riesgos, se pueden implementar diversas estrategias y medidas preventivas:

- **Educación y concientización:** Informar a la comunidad y al público en general sobre los peligros y las consecuencias legales de apuntar con luces no aeronáuticas (láser) a las aeronaves y torres de control.
- **Regulaciones estrictas:** Implementar y hacer cumplir leyes que prohíban el uso inapropiado de luces no aeronáuticas (láser) cerca de aeropuertos y rutas de vuelo.
- **Tecnología de detección y protección:** Desarrollar sistemas que detecten la presencia de luces no aeronáuticas y protejan a los pilotos, como gafas de protección y revestimientos especiales en las cabinas.
- **Cooperación internacional:** Trabajar en conjunto con autoridades aeronáuticas y de seguridad de diferentes países para abordar este problema de manera global.

En resumen, el mal uso de las luces no aeronáuticas (láser) representan un peligro significativo para la aviación, pero con medidas adecuadas de prevención y respuesta, es posible mitigar estos riesgos y proteger tanto a la tripulación como a los pasajeros.

*"No hay
mejor
política en
la sociedad
que
perseguir la
salud y la
seguridad de
su gente"*
Ralph Nader