



Workshop ANAC - SMS

18 de Abril 2017

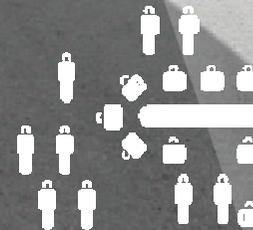
ANA – Direção Técnica Aeroporuária (DTA)

Agenda

- ANA/VINCI
- Segurança Operacional na ANA
- Antecedentes Históricos
- Corporativo
- Aeroportos
- Estado presente
- Ações futuras



VINCI & ANA AEROPORTOS





Volume de Negócios: **38,073 M€**

183 487 trabalhadores em 100 países

Concessions

Contracting

VINCI
Autoroutes

VINCI
Airports

Other
Concessions

VINCI
Energies

Eurovia

VINCI
Construction



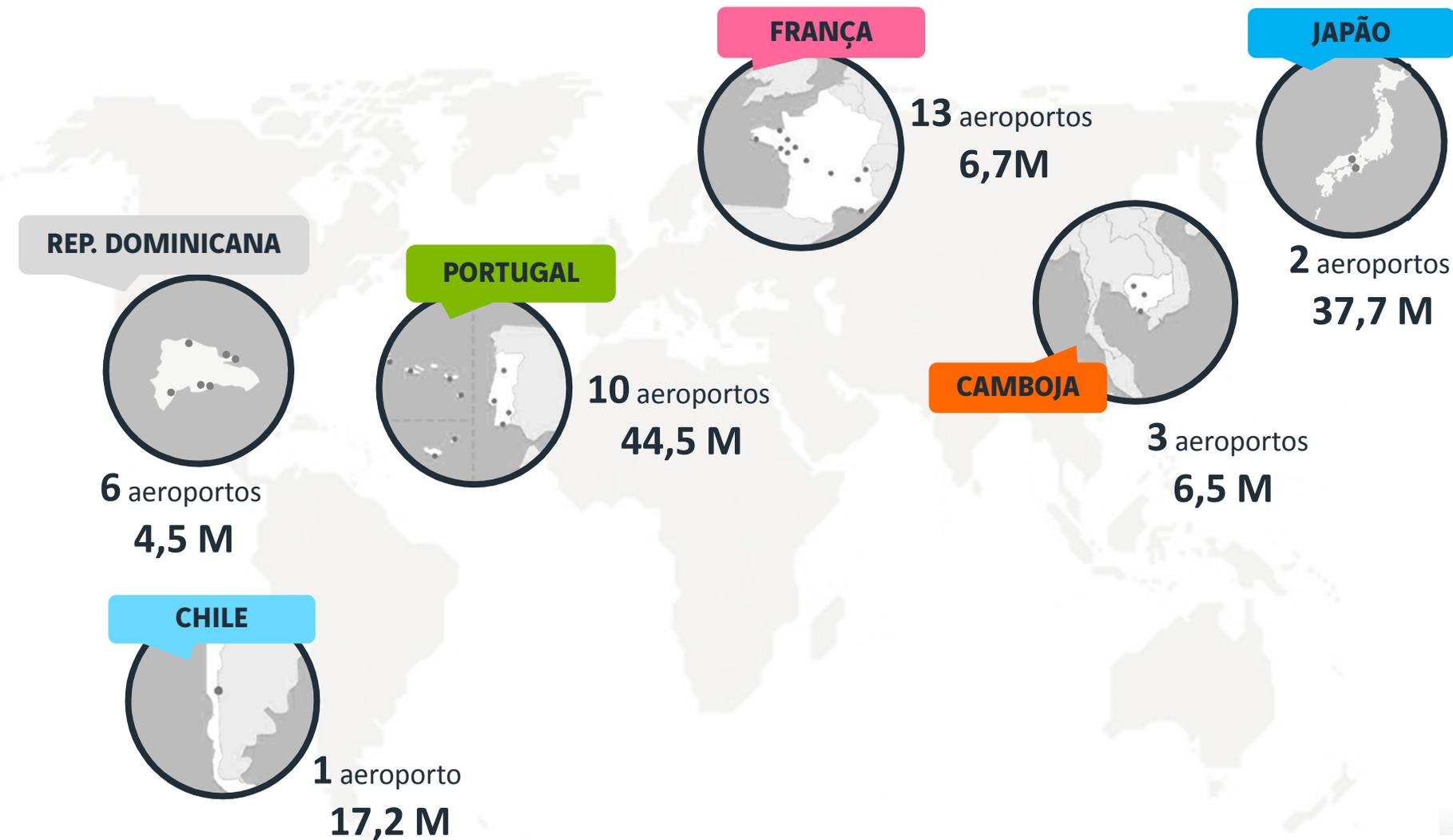
Volume de Negócios: **5,803 M€**

12 838 trabalhadores

Volume de Negócios: **32,570 M€**

171 828 trabalhadores

A VINCI AIRPORTS gere aeroportos em 3 continentes.



Desde Setembro de 2013, a ANA passou a fazer parte do Grupo VINCI, por via da concessão por um período de 50 anos para a gestão de 10 aeroportos nacionais.



Workshop SMS

2016 – Um ano de recordes e sucessos



44,5 MILHÕES

PASSAGEIROS
REDE ANA



+14%

Vs. 2015

+5.522
MILHÕES
PASSAGEIROS



373 MIL

MOVIMENTOS
AERONAVES



+12%

Vs. 2015

+38.935
MOVIMENTOS AERONAVES

Workshop SMS

2016 – Um ano de recordes e sucessos



Workshop SMS

Organograma



Envolvimento na Segurança Operacional

Na ANA, S.A., a Segurança Operacional envolve de forma constante toda a Empresa:

- ✓ Conselho de Administração;
- ✓ Todos os quadros Corporativos;
- ✓ Todos os quadros de cada Aeroporto;

- É uma responsabilidade que pertence a todos, diretamente proporcional às responsabilidades pelo pessoal, estruturas e equipamentos ao cuidado de cada um;
- É um processo global, sistemático e proactivo, para gerir os Riscos inerentes à Segurança Operacional;



Na ANA, SA os trabalhadores estão:

- Comprometidos com a implementação dos objetivos da Política de Segurança Operacional;
- Conscientes que a Segurança Operacional está sempre subjacente a maioria dos **Objetivos Estratégicos da ANA, SA;**
- Conscientes de que os seus atos ou omissões no desempenho da sua atividade podem afetar a segurança dos outros.



Política de Segurança

- Foi definida, pelo CA da ANA,SA;
 - Cada Aeroporto determina os Objetivos a atingir em consonância com a Política da Empresa;
-
- Na Segurança Operacional, as normas e procedimentos estabelecidos devem estar sempre **alinhados com a Política de Segurança da ANA, SA, com o Manual de Segurança Operacional Corporativo** e com a **Regulamentação** vigente para cada sector de atividade, e devem estar adequados ao desempenho de quem os executa e às boas práticas correntes.



No âmbito dos Aeroportos Geridos pela ANA, SA

É reconhecido que os objetivos de Segurança Operacional requerem uma cooperação próxima com:

- ✓ Entidades oficiais;
- ✓ Operadores de transporte aéreo;
- ✓ Agentes de “handling”;
- ✓ Fornecedores e prestadores de serviços;
- ✓ Empreiteiros;
- ✓ Concessionários;
- ✓ Serviços e organizações intervenientes nas operações e atividades aeroportuárias;
- ✓ ...



A Segurança Operacional (Safety) no Lado AR dos Aeroportos sempre foi uma **preocupação da ANA,S.A.**

Até 2000:

- ✓ Tratada individualmente (Aeroporto a Aeroporto);
- ✓ De uma forma não integrada;
- ✓ Alterações para o reforço da Segurança Operacional era reduzida, estando dependente da capacidade de persuasão da pessoa ou departamento junto das chefias;
- ✓ Inexistência de um sistema formalmente implementado para a sua gestão.



Adequação dos Procedimentos dos Aeroportos

- Os Aeroportos já **tinham os seus procedimentos**, subordinados à regulamentação da ICAO e adequados às características físicas, meios envolventes, estrutura organizativa e tipo de operação, pelo que **o modelo de SGSO teve de ser adaptado em conformidade**;
- Foram **revisitados e integrados** num **Sistema** de Gestão de Segurança Operacional, segundo um modelo que foi gradualmente desenvolvido com a **colaboração de todos os Aeroportos**.



A partir de 2000

A ANA S.A. tomou as seguintes ações com o objetivo de se **minimizar todo o tipo de ocorrências** envolvendo aeronaves, veículos, equipamentos, infraestruturas e/ou pessoas, para reforçar as medidas, preventivas, e no seguimento das recomendações da ICAO:

- Criação do Gabinete de Segurança Operacional Corporativo (GSA), na dependência da DSTE (agora DTA);
- Foi desenvolvido o Sistema de Gestão de Segurança Operacional (Safety) **Corporativo**, para servir de **modelo de implementação nos Aeroportos**;



Cont.

- Aprovação do **Manual de Segurança Operacional da ANA, SA;**
- Iniciou-se em todos os Aeroportos (Dezembro de 2002) e o lançamento das Campanhas de Dinamização de Segurança nas Plataformas, durante o ano de 2003;
- Em 2003 a ANA finalizou os Manuais de Aeródromo;



Organização e Canais de Ligação

- Foi definida a atribuição de **competências e responsabilidades** das estruturas organizacionais;
- Foram estabelecidos canais de ligação efetivos que permitem uma fluida articulação organizativa **intra e intersectores**;
 - ✓ Comunicar os problemas surgidos;
 - ✓ Manter o seu registo atualizado;
 - ✓ Promover uma supervisão atuante das medidas tomadas.



Sistema Comum

- O Sistema de Gestão de Segurança Operacional da ANA não pertence a um único Aeroporto. **É um “património” comum, refletindo a imagem e a Cultura da Empresa**, não somente na sua dinâmica interna, mas também na interação com todos os Operadores e Serviços que atuam no Lado Ar dos Aeroportos geridos pela ANA,SA.

- Continuamos a trabalhar com o objetivo de desenvolver e manter este “património”.

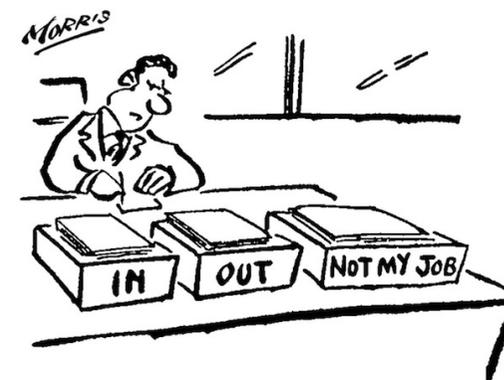
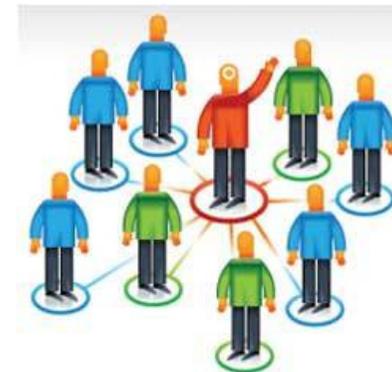


Gabinete de Segurança Operacional Corporativo:

- Dependência Direção Técnica Aeroportuária (DTA);

Competências:

- Implementar e manter o Sistema de Gestão de Segurança Aeroportuária no seio da ANA,SA;
- Assessorar o CA e os Diretores dos Aeroportos nos assuntos relacionados com a Segurança Operacional;
- Emitir recomendações, propor medidas corretivas em articulação com as Direções dos Aeroportos e apoiá-los na sua concretização, estabelecer prioridades, fazer recomendações e acompanhar o progresso das medidas corretivas no âmbito de todos os aeroportos;



Cont.

Competências:

- Elaborar Relatórios Trimestrais e anuais, de progresso de Segurança Operacional, de uma forma global ou relativamente a cada Aeroporto quando, aplicável;
- Relatórios são reveladores da situação e evolução da Segurança Operacional, da gestão da avaliação de risco e das medidas corretivas tomadas.

Dispõe de canais de comunicação permanentes com:

- CA;
- Direção dos Aeroportos;
- Gabinetes de Segurança Operacional dos Aeroportos e Entidades/organismos Externos;



Aeroportos

A Direção do Aeroporto, na dependência do CA formaliza uma estratégia global de Segurança Operacional e regras de monitorização dos parceiros de negócio, fornecedores e prestadores de serviços, competindo-lhe, de entre outros:

- Definir os Objetivos de Segurança Operacional (em concordância com a Política de Segurança da ANA);
- Garantir a implementação e evolução do SGSO;
- Assegurar o cumprimento de toda a legislação e regulamentação de segurança aplicável à operação do Aeroporto;
- Assegurar que os orçamentos anuais contemplam recursos suficientes para o cumprimento dos compromissos e objetivos da Segurança Operacional e ao funcionamento do Gabinete de Segurança do Aeroporto;



Gabinete de Segurança do Aeroporto

- Está na dependência da Direção do Aeroporto

É responsável, por Verificar o cumprimento dos objetivos definidos, e constitui uma permanente plataforma de discussão de todas as matérias relacionadas com a Segurança Operacional, para o que deve, de entre outros:

- Coordenar e harmonizar a atuação dos diferentes Comitês através de reuniões e de monitorização da performance da segurança;
- Avaliar e/ou recomendar normas e procedimentos adequados a uma operação segura e eficaz;
- Efetuar a análise de todos os reportes recebidos, tendo em vista a elaboração de estatísticas, a atualização de normas e procedimentos;



Cont.

- Avaliar periodicamente a gestão do risco;
- Preparar Campanhas de Dinamização regulares e necessárias;
- Colaborar com a Direção do Aeroporto na definição dos Objetivos;
- Garantir que o Manual do SGSO do Aeroporto cumpre com os pressupostos corporativos aprovados pelo CA;
- Adotar Integralmente a Política de Segurança definida pelo CA;
- Determinar os objetivos a atingir anualmente em consonância com a Política da empresa;
- Revisão de objetivos em sintonia com a Política de Segurança definida pelo CA;





- *A Emenda 4 do Anexo 14 (Chapter 1 - 1.4.4 , 1.4.5 e 1.4.6) estabelece, como obrigatoriedade, a partir de **Novembro de 2005**, a operação de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional em todos os aeroportos e aeródromos abertos ao público.*



RULES
ARE
RULES.

SMS e Certificação dos Aeroportos

- A existência de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional no início era uma recomendação da ICAO, obrigatória em cada Aeroporto a partir de 24 Nov. 2005;
- Recomendação deste sistema constituir a Parte 5 do Manual do Aeródromo (DOC 9774 NA/969 – (Manual on Certification of Aerodromes));
- Nenhum Aeroporto poderia ser certificado sem possuir um Sistema plenamente funcional.



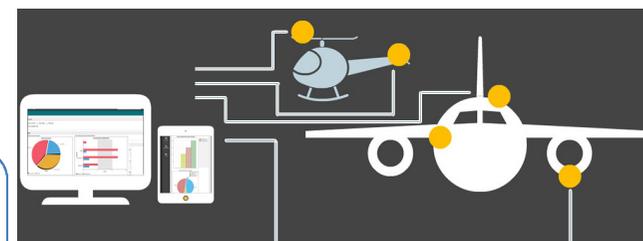
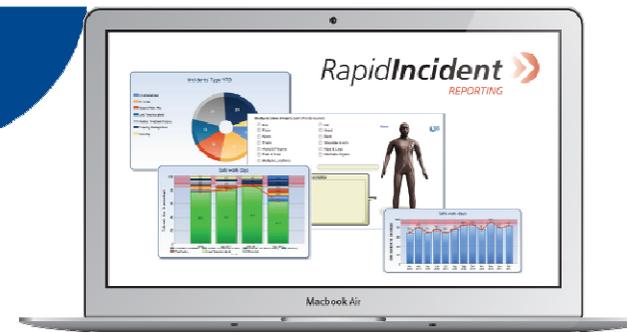
Implementação do SMS e Manual de Aeródromo

- O Sistema de Gestão de Segurança Operacional na ANA,SA foi implementado em todos os Aeroportos em 2005;
- Os Manuais de Aeródromo de Todos os Aeroportos foram entregues em 2005;



Sistema de Gestão de Ocorrências da ANA,SA

- Foi desenvolvido internamente na ANA e implementado em 2010 Corporativamente e em todos os Aeroportos;
- É um sistema que está estável;
- Está em fase de estudo o desenvolvimento de novas funcionalidades;





Situação presente

- Conversão dos Certificados dos Aeroportos para o Modelo da EASA;
- Melhoria do Sistema de Gestão de Ocorrências;
- Revisão do Processo de Gestão do Safety;
- Elaboração do novo modelo de Manual de Aeródromo;
- Adaptação do ADQ ao sistema de Gestão de Segurança Operacional da ANA;
- Implementação do ADQ a nível Corporativo e nos Aeroportos geridos pela ANA, SA;
- Reforço da interface com os diferentes *Stakeholders* e Autoridades;



Ações futuras

- Compatibilização entre indicadores de SMS transversais e dos Aeroportos com futuros indicadores do SSP;
- Desenvolvimento da Gestão do Risco Preditivo;
- Reforço no estudo das Ocorrências associadas às Operações na pista: (Incursão/excursão de pista; perda de controlo no solo; colisão com obstáculos; Undershoot /overshoot; contato anormal com a pista).
- Comunicações;
- Seminários e formação;
- ...





A Segurança não tem dono, devendo todos concorrer, segundo as suas tarefas, funções, responsabilidades e competências, para o sucesso das operações aeroportuárias.

Em Segurança interessa mais o que está correto e menos quem tem razão.

OBRIGADO THANK YOU



PEDRO REIS
PEREIS@ANA.PT