



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

2.5 Temas relacionados con Seguridad

MEJORA DE LA CULTURA SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta información a la Reunión en un esfuerzo para ayudar a mejorar la cultura sobre la seguridad operacional de la aviación en la Región. Esta información incluye los requisitos de la OACI del Sistema de Gestión de la Seguridad y las auditorías sistemáticas del USOAP como catalizador para mejorar la cultura sobre la seguridad operacional.

1. Introducción

1.1 Después de un año con un registro excelente sobre seguridad operacional de la aviación, el presente año nos ha regresado a la realidad, al hecho de que no todo está totalmente bien en la comunidad de la aviación civil internacional.

Fecha	Transportista	Tipo de Aeronave	Estado de Registro	Estado del evento	Víctimas Mortales
08/2/05	Air France	A340	Francia	Canadá	0
08/7/05	Tuninter Air	ATR/72	Túnez	Italia	14
08/14/05	Helios Airways	B-737	Chipre	Grecia	121
08/17/05	West Caribbean	MD-82	Colombia	Venezuela	160
08/24/05	Tans Airlines	B-737	Perú	Perú	40
09/6/05	Mandala Air	B-737	Indonesia	Indonesia	117+45 en tierra

1.2 Los accidentes siguen ocurriendo y sin querer prejuzgar los factores involucrados en estos accidentes mientras que las investigaciones aún se están llevando a cabo, probablemente sería seguro asumir que los factores humanos estaban involucrados, si no en todos, en la mayoría de esos accidentes. Parece ser que el elemento subyacente en la intervención de los factores humanos en los accidentes podría ser la falta de una cultura positiva sobre seguridad operacional de la aviación dentro de los explotadores así como las autoridades reguladoras.

2. **Discusión**

RESPONSABILIDAD DE LA DIRECCIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 Los grupos de gestión de las administraciones de aviación civil, los explotadores y proveedores de servicio cargan con una responsabilidad especial para la prevención de accidentes. En un estudio a fondo de las líneas aéreas alrededor del mundo, se encontró que las líneas aéreas más seguras tenían una misión de seguridad operacional clara, empezando desde la parte superior de la organización y guiando las acciones hacia la parte baja hasta el nivel operacional.

2.2 La dirección tiene la autoridad y la responsabilidad de la gestión de los riesgos de la seguridad operacional en la organización. Esta lo logra estableciendo un método sistemático para identificar peligros, evaluar riesgos, asignar prioridades a esos riesgos y luego reduciendo o eliminando aquellos peligros que representan el más alto potencial de pérdida. Esta por si misma tiene la habilidad de introducir cambios en la organización, su estructura, su personal, su equipo, sus políticas y procedimientos.

2.3 Sobre todo, la dirección establece el clima de organización para la seguridad operacional. Sin el compromiso incondicional de la dirección hacia la seguridad operacional, la gestión de la seguridad operacional sería en gran parte ineficaz. En acciones positivas de refuerzo de la seguridad operacional, la dirección envía el mensaje a todo el personal de que ésta realmente se preocupa sobre la seguridad operacional y que más vale que ellos también. Además, para establecer la seguridad operacional como un valor medular de la organización, es necesario hacer de la seguridad operacional una parte integral del plan de gestión. El establecer objetivos y metas de seguridad operacional, después el sostener a los gerentes y empleados de contabilidad para alcanzar estas metas, lo pueden lograr.

2.4 Esta responsabilidad de la dirección para la gestión de la seguridad operacional aplica, para todas las organizaciones que proporcionan servicios de aviación, sin importar el tipo y tamaño.

Cultura positiva de seguridad operacional

2.5 Mientras que no existe una definición exacta sobre una cultura de seguridad operacional, un tema recurrente en los círculos de aviación es que las organizaciones con una cultura de seguridad operacional eficaz, comparten el compromiso constante hacia la seguridad operacional como una prioridad de alto nivel, la cual impregna a toda la organización a través de la recopilación de características y actitudes que establecen que, como prioridad primordial, los asuntos de seguridad operacional reciban la atención merecida por su significado. Las características de una cultura de seguridad operacional incluyen:

1. El compromiso de los directivos de alto rango hacia la seguridad operacional como una prioridad, patrones de conducta y un dominante modo de vida.
2. Expectativas claras para cada nivel de dirección así como para todos los empleados, los hábitos seguros de trabajo son tan normales como el respirar y deben practicarse fuera del trabajo, así como en el trabajo.
3. Procedimientos de operación claros, fáciles de entender, seguidos sin desviación bajo circunstancias normales y con procesos en el lugar para dirigir eventos operacionales fuera de los normales.
4. Un sistema de comunicaciones todo incluido para recolectar, analizar e intercambiar datos relacionados con seguridad operacional.
5. Sin represalias – o incluso recompensas – para la presentación de datos.

6. Recapitación sin penalización o estigma cuando esta involucrada la seguridad operacional.
7. Un sistema para rastrear datos de incidentes y accidentes, análisis de tendencias y retroalimentación de resultados.
8. Aceptación del grupo de que los accidentes son previsibles, sin tener en cuenta las operaciones.
9. Aceptación del grupo y reconocimiento de que la seguridad operacional es una cuestión de tipo de vida – una cuestión de cultura – y una elección hora por hora en la vida.

2.6 La seguridad operacional puede considerarse un sinónimo de la prevención de accidentes e incidentes. Resumiendo, una cultura real de seguridad operacional está formada por la adopción de una serie de expectativas de desempeño, actitudes y las mejores prácticas las cuales se combinan para prevenir eficazmente accidentes. Todo el personal deberá ser responsable de y considerar el impacto de la seguridad operacional en todo lo que haga. Esta manera de pensar deberá estar tan profundamente enraizada que realmente llegue a ser una “cultura”. Todas las decisiones, ya sea del Director de Aviación Civil, de un chofer en la plataforma, o de un inspector, necesitan considerar las implicaciones sobre la seguridad operacional.


2.7 Esta es la norma en la cual todos nosotros deberemos operar, con los beneficios de cero accidentes a través del tiempo. Ese nivel de desempeño es difícil de alcanzar en una comunidad tan diversa como la aviación civil, pero los beneficios compensan el esfuerzo y el costo.

2.8 Las organizaciones de aviación pueden empezar a formar la cultura de la aviación operacional diseñando un programa de seguridad operacional formal que consista de estos componentes principales:

1. conformidad con los requisitos de la OACI (USOAP, SMS, QA, etc.)
2. un programa formal de prevención de accidentes/incidentes.
3. educación y capacitación del personal sobre seguridad operacional y prevención de accidentes.
4. un sistema interno de reporte que permita a los empleados y otro personal reportar incidentes y peligros reconocidos, sin retribución.
5. un programa de evaluación interna/externa para verificar la eficacia de los Programas de Seguridad Operacional.

2.9 Cuando uno mira dentro de una organización, es aparente que ciertas acciones son recompensadas mientras que otras son sancionadas. Gerentes y empleados aprenden estos patrones y se ajustan. Este patrón de valores, expectativas y comportamientos llega a ser la cultura de la organización. Ciertas culturas pueden lograr progreso en la causa de seguridad operacional, mientras que otras son contraproducentes.

2.10 La tabla a continuación resume las respuestas de tres organizaciones a temas de seguridad operacional que oscilan de una cultura de seguridad operacional pobre, a través de un enfoque burocrático que sólo cumple requisitos mínimos aceptables, a la cultura ideal positiva de la seguridad operacional.

<p><i>Cultura de Seguridad Operacional:</i> </p> <p>Características</p> <p></p>	<i>Pobre</i>	<i>Burocrática</i>	<i>Positiva</i>
La información de riesgos	Reprimida	Ignorada	Buscada activamente
Los mensajeros de seguridad operacional son	Desanimados o castigados	Tolerados	Capacitados y animados
La responsabilidad de la seguridad operacional es:	Eludida	Fragmentada	Compartida
La difusión de información de seguridad operacional es:	Desanimada	Permitida pero desalentada	Recompensada
Las fallas llevan a:	Encubrimiento	Arreglos locales	Preguntas y una reforma sistemática
Las nuevas ideas son	Aplastadas	Nuevos problemas (no oportunidades)	Bienvenidas

2.11 En muchos aspectos, la seguridad operacional es un tema social. Similar a las etapas de “dar madurez”, la madurez de los sistemas de gestión de seguridad operacional ha alcanzado el nivel donde el sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) está a punto de ser institucionalizado mundialmente en legislaciones y en la práctica de negocios. Está rápidamente llegando a ser la nueva norma, y la manera en que se hacen los negocios. La aviación no es la excepción.

REQUISITOS DE LA OACI PARA LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.12 La seguridad operacional siempre ha sido una consideración importante en todas las actividades de la aviación. Esta se refleja en los propósitos y objetivos de la OACI como establece el Artículo 44 de la Convención Internacional de Aviación Civil (Doc. 7300) que encomienda a la OACI a asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

2.13 Las normas y procedimientos recomendados relacionados con la implementación por parte de los Estados de programas de gestión de seguridad operacional para los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) fueron introducidos en la Sección 2.26 de la Enmienda 40 al Anexo 11 – *Servicios de Tránsito Aéreo*, la cual entró en vigor el 1 de noviembre de 2001. El Anexo 14, Vol. I, Sección 1.4 estipula que desde del 27 de noviembre de 2003, los aeródromos internacionales deben ser certificados y que deben tener un SMS efectivo a partir del 24 de noviembre de 2005 (Ref. NE/11). SMS es una herramienta pro-activa indispensable para crear y reforzar la “cultura de seguridad operacional” en cualquier organización.

2.14 Se debe tomar nota de que la Undécima Conferencia de Navegación Aérea, Montreal 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003, recomendó el desarrollo de un marco de trabajo para sistemas de seguridad operacional, basado en el enfoque del sistema de seguridad operacional propuesto en el Concepto Global de Gestión de Tránsito Aéreo presentado a la Conferencia. El enfoque del sistema de seguridad operacional abarca a todos los niveles de organización, todas las disciplinas y todas las fases de los ciclos de vida de los sistemas. La Conferencia, apoyando este enfoque, notó que los elementos del sistema total se extendieron más allá del alcance de cualquier Anexo. Factores relacionados con, entre otros, meteorología, cartas aeronáuticas, operaciones de aeronaves, aeronavegabilidad, información aeronáutica y el transporte de mercancías peligrosas, pueden tener un impacto en el sistema total de seguridad operacional.

ENFOQUE SISTÉMICO COMPLETO DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.15 La 35ª. Asamblea, octubre de 2004, resolvió que el Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) se expanda para incluir las provisiones relacionadas con seguridad operacional en todos los Anexos relacionados con seguridad. La Asamblea también solicitó la reestructuración del USOAP para adoptar un enfoque sistémico completo conduciendo auditorías de vigilancia de la seguridad operacional en todos los Estados empezando en el 2005. (Ref. NE/04). Con base en los excelentes resultados de las auditorías del USOAP sobre los Anexos 1, 6 y 8, las expectativas son que el mismo nivel de resultados emanará de las auditorías sistémicas de provisiones relacionadas con seguridad operacional.

3. Conclusiones

3.1 La aviación tiene un buen record de seguridad operacional y no podemos darnos el lujo de confiarnos, necesitamos asegurar que cualquier cambio que tenga lugar en los próximos años no será en perjuicio de nuestro record de seguridad operacional. La seguridad operacional debe permanecer como la prioridad número uno para la aviación y debemos ver la manera en que nuestro record de seguridad operacional pueda mejorarse aún más.

3.2 La información proporcionada en esta nota no tiene la intención de ser un ejercicio para culpar a alguien, tiene como su principal objetivo dar información sobre una cultura de la seguridad operacional de la aviación positiva y aumentar la conciencia sobre la necesidad de mejorar la cultura de la seguridad operacional de la aviación en la Región, para beneficio de la comunidad de la aviación civil internacional. La idea debe ser muy clara, que la conformidad con los requisitos de la OACI y el establecimiento de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional son elementos necesarios para una cultura de seguridad operacional verdaderamente positiva.

4. Acción Sugerida

4.1 Se solicita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) cumplir con los requisitos de la OACI, en particular con la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional; y
- c) comprometerse a tomar otras medidas apropiadas para mejorar la cultura de la seguridad operacional de la aviación en sus respectivas organizaciones.