



**Cuestión 2 del
Orden del día:**

**Servicios de Navegación Aérea
2.1 Asuntos de Navegación Aérea**

**OFICINA DE AEROPUERTOS, ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN
IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

El objetivo primordial de esta nota es resumir los esfuerzos actuales que se están llevando a cabo para implantar los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) en aeropuertos certificados dentro de los Estados Unidos.

Al igual que muchas autoridades de aviación por todo el mundo, la Administración Federal de Aviación (FAA) está realizando esfuerzos para implantar los procesos de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional (SRM) dentro de su esquema regulatorio y operacional. Mientras que se continúa con esfuerzos similares a través de múltiples líneas de negocio dentro de la FAA, incluyendo la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación y la Organización de Tránsito Aéreo, esta nota habla de los programas y procesos iniciados por la Oficina de Aeropuertos de la FAA. Además, esta nota presentará una visión general de la filosofía de la FAA sobre los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional, Gestión de Riesgo, y procesos de reglamentación.

1 Introducción

1.1 En noviembre de 2005, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) enmendó el Anexo 14, Volumen I (Diseño y Operación de Aeródromos), para solicitar a los Estados miembros que los aeropuertos internacionales certificados tengan establecido el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS). La FAA apoya la armonización de normas internacionales y ha trabajado para hacer las regulaciones de seguridad operacional de la aviación de los Estados Unidos consistentes con las normas y procedimientos recomendados de la OACI.

1.2 La FAA está comprometida a implantar SMS dentro de toda la agencia y tiene la Parte 139, que operadores de aeropuertos certificados implanten el SMS. La Oficina de Aeropuertos (ARP) actualmente está trabajando en una Orden de la FAA que establecerá el esquema para el SMS en la ARP y un plan de implantación SMS a través de la organización. Se planea que la nueva guía este disponible a principios de 2009.

2 Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional y Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional

2.1 La FAA comparte un punto de vista similar al de la OACI sobre los fundamentos filosóficos del SMS. En corto, un sistema de gestión de seguridad operacional es una colección integrada de procesos, procedimientos, y programas para asegurar un enfoque formal y proactivo de la seguridad del sistema mediante la gestión de riesgo. El SMS es un sistema de circuito cerrado que asegura que todos los cambios estén documentados y todos los problemas o asuntos son rastreados hasta su conclusión.

2.2 Un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional típico está formado por cuatro componentes principales o pilares.

1. Políticas de Seguridad Operacional – Todos los sistemas de gestión deben definir políticas, procedimientos y estructuras de organización para cumplir con sus metas. La política establece la estructura de un SMS.
2. Gestión de Riesgo de Seguridad Operacional. Un sistema formal de identificación de peligros, análisis y gestión de riesgo es esencial para controlar el riesgo a niveles aceptables.
3. Garantía de Seguridad Operacional – Una vez que los controles estén identificados, el SMS deberá asegurar que éstos se practiquen continuamente y continúen siendo efectivos en una cadena ambiental.
4. Promoción de Seguridad Operacional – La organización debe promover seguridad operacional como un valor esencial con procedimientos que apoyen una cultura positiva de seguridad operacional.

2.3 Un SMS cuando está implantado adecuadamente, establece una filosofía o cultura de seguridad operacional que impregna a toda la organización en la vigilancia y el continuo mejoramiento de la seguridad operacional de la operación.

2.4 Dentro de un SMS, la gestión de riesgo de la seguridad operacional ofrece un sistema formalizado de identificación de peligros, analizando el riesgo, y proveyendo un medio para gestionar el riesgo a niveles aceptables como fue establecido por la organización. Normalmente, un proceso de gestión de riesgo de la seguridad operacional es implantado cuando existen cualquiera de las siguientes tres condiciones: (1) durante el análisis inicial del sistema y tareas; (2) para todos los cambios propuestos, como sistemas nuevos o modificados, procedimientos, equipo, o medio ambiente; o (3) cuando se descubren nuevos peligros durante la operación diaria o durante actividades de garantía de seguridad. Una vez iniciado, el proceso de gestión de riesgo de seguridad operacional típicamente consiste de cinco pasos como se describe en la siguiente tabla

Describe el Sistema

- Define alcances y objetivos
- Define responsables
- Identifica criterios y plan de esfuerzos para la gestión de riesgos
- Describir el sistema (uso, medio ambiente, y función deseada, incluyendo la configuración futura planeada)

Identifica Peligros

- Identificar peligros (¿qué puede ir mal?) que existan en el contexto
 - Uso del enfoque estructurado
 - Ser comprensible (y no descartar los peligros prematuramente)
 - Usar las lecciones aprendidas y experiencias complementadas con listas de verificación

Analiza Riesgos

- Analizar el riesgo de cada peligro
 - Identificar los controles existentes
 - Determinar el riesgo (severidad y probabilidad) del resultado
 - Describir cualitativamente o cuantitativamente

Evalúa Riesgos

- Clasificar los peligros de acuerdo a la severidad y probabilidad de su riesgo
- Seleccionar peligros para un tratamiento de riesgo detallado (basado en el riesgo)

Trata Riesgos

- Identificar opciones posibles de mitigación
- Seleccionar las mejores respuestas balanceadas
- Desarrollar planes de tratamiento de riesgos
- Verificar e implantar
- Monitorear la efectividad

3 Proceso de Implantación del SMS

3.1 La FAA está avanzando en los programas enfocados interna y externamente para la implantación del SMS.

3.2 La FAA está realizando un cambio en las reglas a la parte 139. Esta parte recomienda que los requerimientos para aeropuertos que son sede de ciertas actividades comerciales aeronáuticas. Este cambio a la regulación de la certificación de nuestro aeropuerto requerirá aeropuertos certificados para implantar un SMS en sus aeropuertos.

3.3 Debido a la variedad de servicios comerciales de los aeropuertos a través de los Estados Unidos, es crítico determinar como programar los esfuerzos de realización de reglas en consonancia con el tamaño y complejidad del aeropuerto. Para esto, la Oficina de Aeropuertos de la FAA ha desarrollado un programa de estudio piloto que abarca más de veinte aeropuertos. El programa provee financiamiento para cada uno de estos aeropuertos para que realicen un análisis de brecha, y empezar a codificar los elementos de su sistema de gestión de seguridad operacional. Mientras que este es un estudio continuo, la FAA ya ha recibido retroalimentación benéfica para sus esfuerzos de hacer reglas. Por ejemplo, muchos de los participantes del estudio piloto expresaron dificultar para desarrollar e implantar un sistema de información no punitivo para el aeropuerto. Su preocupación está enfocada en el aspecto que un gran número de reporteros potenciales al sistema no son empleados del aeropuerto y parece que no hay manera de proteger a esos que no son empleados del aeropuerto de castigo fuera del sistema de información no punitivo del aeropuerto.

3.4 También hemos visto variaciones en la manera en que se desarrollan los programas de SMS. Por ejemplo, muchos aeropuertos pequeños eligieron usar consultores para el desarrollo de sus programas, mientras que aeropuertos grandes parece que tienen los recursos para desarrollar estos programas usando recursos internos. Sin embargo, fuimos alentados que en todos los casos, los participantes concluyeron que un SMS beneficiaría sus instalaciones en términos de seguridad operacional.

3.5 Este programa proporciona información crítica para el éxito de los esfuerzos para hacer reglas. La meta de la Oficina de Aeropuertos de la FAA es publicar de una propuesta para hacer reglas para finales del próximo año y tener una regla final en funcionamiento dentro de dos o tres años.

3.6 Simultáneo a estos esfuerzos para hacer reglas, la Oficina de Aeropuertos esta desarrollando un proceso interno de SMS. La filosofía es simple, si el proceso SMS es la mejor manera de gestión de riesgo, porqué no podríamos como reguladores implantar el mismo enfoque?

3.7 Además de definir cómo la Oficina de Aeropuertos enfrentará otras líneas de negocio dentro de la FAA en proyectos complejos, SMS también manejará el mejoramiento de los procesos del trabajo interno. Por ejemplo, actividades tales como la producción de materiales de orientación, la aprobación de modificaciones a las normas de los aeropuertos, y la aprobación de planes de construcción de aeropuertos, todos estarán sujetos a los procesos de gestión de riesgo de la seguridad operacional. La meta es tener capacitados a todos los empleados de oficina y todos los procesos de trabajo sujetos a un proceso SMS dentro de cinco años.

4 Conclusión

4.1 La evolución del SMS representa el próximo gran movimiento regulador para mejorar la seguridad operacional de la aviación. Con el paso rápido del desarrollo técnico, y las crecientes demandas de capacidad puestas sobre el sistema de transportación aérea, es necesario un sistema de gestión de seguridad operacional para integrar eficientemente la mitigación del riesgo a los procesos de gestión actuales. SMS como una herramienta de mitigación de riesgo recomienda procesos que son esenciales para identificar aquellas deficiencias que principalmente guían a accidentes. Implantando SMS en el medio ambiente del aeropuerto es un siguiente paso importante adelante para hacer la transportación aérea aún más segura.

5. Recomendación

Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de esta nota y alentar la implantación del SMS en sus aeropuertos internacionales.