



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.2: Aplicación de la gestión de la seguridad operacional

6.2.1: Programas estatales de seguridad operacional (SSP)

DIFICULTADES DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONCEPTO DE NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Arabia Saudita, Australia, Austria, en nombre de la Unión Europea¹ y sus Estados miembros², los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil³ y por EUROCONTROL, Brasil, Camerún, Canadá, Colombia, Nueva Zelandia, República Dominicana, Singapur, Sudáfrica y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tráfico Aéreo (IFATCA))

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

El Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, exige que los Estados establezcan el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) que se obtiene mediante su programa estatal de seguridad operacional (SSP). En esta nota se describen las dificultades que tienen los Estados para implementar el ALoSP y se pide que se reexamine el concepto.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La norma 3.4.2.1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* exige que los Estados establezcan el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) que se obtiene mediante su programa estatal de seguridad operacional (SSP).

¹ En la Unión Europea, las obligaciones del Estado se cumplen en gran medida de conformidad con la legislación de la UE y por ende los Estados se basan en la legislación de la UE para sus programas estatales de seguridad operacional.

² Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 El ALoSP se define⁴ en el *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) como “el nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en el programa estatal de seguridad operacional, o de un proveedor de servicios, como se define en el sistema de gestión de la seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional”. En la nota que acompaña la norma 3.2.4.1 del Anexo 19 se describe además la manera de alcanzar un ALoSP: “Es posible lograr un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional para el Estado por medio de la implantación y el mantenimiento del SSP, así como de indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional que demuestren que la gestión de la seguridad operacional se está llevando a cabo de manera eficaz y basándose en el cumplimiento de los SARPS existentes relacionados con dicha seguridad”.

2. ANÁLISIS

2.1 Por las descripciones contenidas en el Anexo 19 y el SMM, el propósito del ALoSP parece ser claro. Después de definir sus objetivos de seguridad operacional, los indicadores de rendimiento en seguridad operacional y las metas asociadas a esos indicadores, los Estados deberían determinar qué nivel mínimo de rendimiento en seguridad operacional se consideraría aceptable para el Estado. Cabe señalar que el ALoSP está relacionado con el rendimiento en seguridad operacional de todo el sistema, y no de indicadores individuales. Esto se ilustra en la Figura 1 que sigue, y que también se encuentra en la edición preliminar sin corregir del Doc 9859.

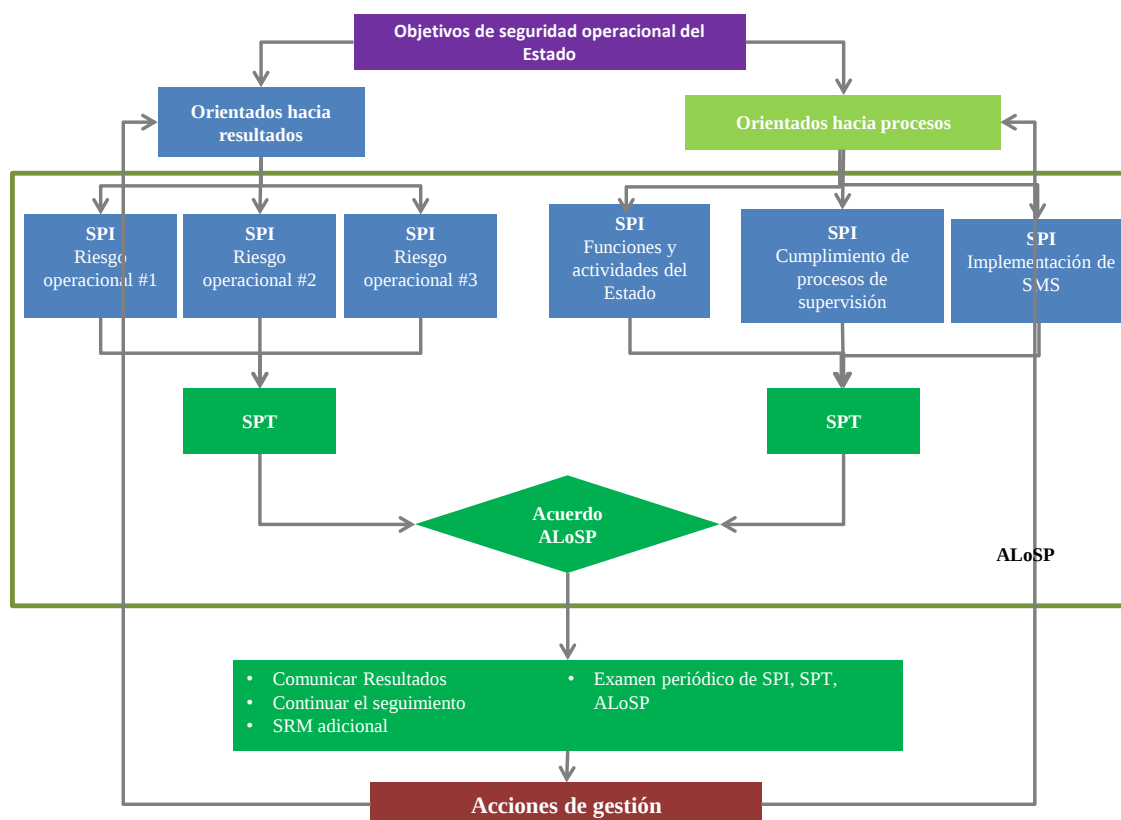


Figura 1: Nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional

⁴ En la 4ª edición preliminar sin corregir del SMM, el término ALoSP se usa únicamente en relación con los Estados y se define como “el nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional que las autoridades estatales han acordado alcanzar para el sistema de aviación civil de un Estado, como se define en su programa estatal de seguridad operacional, expresado en términos de metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional”.

2.2 Los Estados patrocinadores de esta nota consideran, entre otras cosas, que si bien el propósito del ALoSP puede ser claro, el *cómo* implementarlo no está claro y puede resultar difícil en la práctica.

2.3 El uso de la palabra “aceptable” en el término “nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional” insinúa que hay dos categorías posibles de rendimiento en seguridad operacional: aceptable (es decir, dentro de los límites del ALoSP), o inaceptable (es decir, fuera de los límites del ALoSP). Parecería entonces que el Estado tiene que formular criterios para determinar si el rendimiento general del Estado es ‘aceptable’ o ‘inaceptable’.

2.4 Según se indica en la Figura precedente, el ALoSP incluye 6 indicadores de rendimiento en seguridad operacional (SPI). Si bien puede ser posible determinar si el rendimiento con respecto a un indicador está dentro o fuera del margen ‘aceptable’ (p. ej. determinando si se cumplió o se excedió la meta o los límites de rendimiento de ese indicador), es mucho más difícil determinar si el nivel de rendimiento en seguridad operacional de un Estado es globalmente ‘aceptable’. Es necesario aclarar cómo debe expresarse el ALoSP en términos de metas e indicadores de rendimiento. Por ejemplo, dado que el ALoSP se expresa en términos de metas e indicadores, si no se alcanza la meta de seguridad operacional de un solo SPI ¿se considera que no se ha alcanzado el ALoSP? ¿Cuántos SPI tendrían que demostrar resultados insatisfactorios para que el Estado concluya que no cumple el ALoSP? ¿Debería seleccionarse un subconjunto más reducido de los indicadores más críticos para representar el ALoSP? De ser así, ¿deberían ponderarse esos indicadores? ¿y cómo determina el Estado qué áreas tienen mayor o menor peso? Al determinar si el rendimiento de seguridad operacional de un Estado es aceptable, ¿deberían tenerse en cuenta circunstancias atenuantes que pueden estar fuera del control del Estado?

2.5 La determinación de lo que sería un nivel aceptable también puede complicarse con las expectativas del público, así como con la cultura local y el contexto político. Para establecer criterios más claros de nivel aceptable, algunos Estados pueden establecer un solo indicador y una meta de la mayor importancia, expresados en el número de accidentes y muertes. Los Estados que lo hicieron han tenido complicaciones ajenas a la seguridad operacional, tales como la sensibilidad política al hablar de una tasa de accidentes ‘aceptable’.

2.6 Los Estados patrocinadores de esta nota han adoptado distintos enfoques para abordar esta cuestión. Algunos determinan si se ha alcanzado un nivel aceptable de rendimiento de la seguridad operacional de una manera más dinámica y subjetiva, considerando periódicamente el desempeño del Estado mediante un proceso de examen de la gestión. El examen se basa en su serie de indicadores de rendimiento, en la determinación de si se alcanzaron las metas, si se excedieron los valores de los límites de rendimiento, y si las medidas de mitigación establecidas lograron solucionar las preocupaciones de seguridad operacional. Por lo tanto, el método para determinar el ALoSP es más un proceso, que un resultado deseado específico y predeterminado. Si bien con este método se aborda la forma en que el Estado gestiona su nivel aceptable de seguridad operacional, no se responde a la pregunta fundamental: ¿cuál es el nivel aceptable del Estado?

2.7 A juzgar por las dificultades que han tenido los Estados para cumplir la norma del Anexo 19 sobre el ALoSP es evidente que se requiere más claridad sobre el concepto, particularmente sobre cómo debería aplicarse en la práctica. Una posibilidad sería eliminar el uso de la palabra ‘aceptable’, dado su carácter delicado. Al reexaminar el concepto del ALoSP sería útil considerar la experiencia de los Estados que han iniciado la ejecución de su SSP.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados que iniciaron la ejecución de su SSP han tenido dificultades con la aplicación del concepto del ALoSP. Si bien el propósito del ALoSP puede ser claro, la forma de aplicarlo no lo es. Ahora que más Estados ejecutarán sus SSP, es importante reconsiderar y examinar el concepto de ALoSP, teniendo en cuenta la experiencia de los Estados que han tratado de aplicarlo.

3.2 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 6.2.1/X – Dificultades con la implementación del concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional

Que la Conferencia:

- a) tome nota de las dificultades que han tenido los Estados para implementar el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP); y
- b) solicite a la OACI que reexamine el concepto del ALoSP, teniendo en cuenta la experiencia de los Estados que han tratado de implementarlo.

— FIN —