



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

ELABORACIÓN DE CRITERIOS PARA DEFINIR LA APLICABILIDAD DE LOS SMS

(Nota presentada por el Brasil)

RESUMEN

En un entorno normativo basado en la performance, se prevé que la relación entre la Administración de aviación civil (AAC) y sus entidades reglamentadas evolucione hacia una asociación con objetivos de seguridad operacional compartidos. Este es un proceso evolutivo que puede desarrollarse a medida que madura la cooperación entre un segmento particular y los reglamentadores. El sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) es una etapa importante dentro de este proceso evolutivo. En la presente nota de estudio se propone que la OACI elabore criterios para encarar y definir el momento en que se ha de evolucionar a partir de un marco normativo prescriptivo para un segmento particular dentro de la aviación a un marco general basado en la performance, requiriéndose así la implantación de SMS para dicho segmento.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que considere la necesidad de definir criterios que han de emplear la OACI para establecer la aplicabilidad de un SMS obligatorio a diferentes segmentos de la industria de la aviación, considerando los beneficios para la seguridad operacional y los esfuerzos requeridos por la industria para implantarlo y por los Estados para supervisarlos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 – <i>Gestión de la seguridad operacional</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos 100 años, la aviación ha madurado para ser uno de los medios de transporte más seguros del mundo. El entorno normativo establecido para el sector fue en gran medida responsable de este rendimiento excelente. Ha proporcionado las normas básicas comunes sobre las cuales el conocimiento adquirido a partir de accidentes puede ser rápidamente aplicado en la práctica, eliminando eficazmente nuevas amenazas identificadas a partir de las operaciones en marcha.

1.2 A medida que la mayoría de los riesgos de causa común a nivel industrial fueron mitigados mediante acciones relacionadas con la definición de reglas directamente aplicables, nuevos factores contribuyentes comenzaron a surgir. Estos nuevos problemas en su mayoría se relacionaban con aspectos “más blandos” de factores humanos como la cultura de organización y presionaron a las

autoridades normativas a pasar de un entorno reglamentario prescriptivo excesivamente detallado a un enfoque de alto nivel basado en la actuación y orientado a los procesos. Este último se basa esencialmente en la hipótesis de que la industria está en la mejor posición para tratar eficaz y eficientemente sus cuestiones particulares específicas y que los reglamentos deberían hacer hincapié en lo que debe alcanzarse en vez de prescribir lo que se debe hacer para lograrlo.

2. ANÁLISIS

2.1 En un entorno reglamentario basado en la performance, se espera que la relación entre la AAC y las entidades reglamentadas evolucione hacia una asociación con objetivos de seguridad operacional compartidos, evitando la imposición de medidas punitivas que afectan negativamente el intercambio de información de seguridad operacional pertinente.

2.2 No obstante, el enfoque basado en la performance (rendimiento) produce ventajas solamente cuando la industria está suficientemente madura como para encarar las responsabilidades que estos cambios le imponen. Resulta crucial que haya una consideración adecuada de la carga que esto significa para la industria cuando se modifica el marco normativo de un segmento particular. Más importante que la carga administrativa de implantar sistema de gestión, es la necesidad de desarrollar madurez suficiente para que la industria pueda adoptar decisiones estructuradas sobre la forma de cumplir con estos nuevos conjuntos de normas en una forma rentable pero también eficaz de enfrentar los riesgos conexos.

2.3 Consciente de estos beneficios, a partir de 2001, la OACI ha avanzado en la aplicación de este enfoque, pidiendo a los Estados que exijan la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) a diferentes sectores de la industria.

2.4 La determinación de los segmentos de la industria en los que se requeriría la implantación de SMS en las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI evolucionó naturalmente a medida que los Anexos se enmendaban para incluir esas disposiciones hasta que se vieron consolidadas en el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*.

2.5 Actualmente, los proveedores de servicios obligados por el Anexo 19 a implantar SMS son:

- a) organizaciones de instrucción reconocidas con arreglo al Anexo 1 expuestas a riesgos de seguridad operacional durante la prestación de sus servicios;
- b) explotadores de aviones o helicópteros autorizados para realizar operaciones de transporte aéreo comercial internacional, con arreglo al Anexo 6, Parte I o Parte III, Sección II, respectivamente;

Nota.—Cuando las actividades de mantenimiento no son ejecutadas por un organismo de mantenimiento reconocido con arreglo al Anexo 6, Parte I, 8.7, sino con arreglo a un sistema equivalente como figura en el Anexo 6, Parte I, 8.1.2, o Parte III, Sección II, 6.1.2, las mismas se incluyen en el alcance del SMS del explotador.

- c) organismos de mantenimiento reconocidos que prestan servicios a los explotadores de aviones o helicópteros que participan en operaciones de transporte aéreo comercial internacional, con arreglo al Anexo 6, Parte I o Parte III, Sección II, respectivamente;

- d) organizaciones responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves, con arreglo al Anexo 8;
- e) proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS) con arreglo al Anexo 11; y

Nota.— El suministro de servicios AIS, CNS, MET o SAR, cuando se realizan bajo la autoridad de un proveedor ATS, se incluyen en el alcance del SMS del proveedor ATS. Cuando los servicios AIS, CNS, MET o SAR son suministrados total o parcialmente por una entidad que no es un proveedor ATS, los servicios conexos que caen bajo la autoridad del proveedor ATS, o los aspectos de éstos con consecuencias operacionales directas, también se incluyen en el alcance del SMS del proveedor ATS.

- f) explotadores de aeródromos certificados con arreglo al Anexo 14.

2.6 Considerando el enfoque evolutivo adoptado hasta el presente para elaborar SARPS sobre SMS y la carga que las funciones de vigilancia o supervisión imponen a los Estados, sería positivo que aquellos que estructuran sus hojas de ruta a largo plazo para implantar SMS se basen en criterios más precisos para determinar la aplicabilidad de los SMS obligatorios a segmentos particulares de la industria de la aviación.

2.7 En la literatura teórica normativa se presentan ejemplos de enfoques para determinar dicha aplicabilidad. Desde una perspectiva más general, la seguridad operacional es objeto de reglamentación social. Así pues, son principalmente los aspectos exteriores y la información asimétrica quienes dirigen la definición de las estrategias normativas para problemas particulares. Al evaluar la aplicabilidad de la reglamentación basada en la performance, John McCormick, de CASA Australia, propone la adopción de criterios basados en las investigaciones del Profesor John Braithwaite, de la Universidad Nacional Australiana:

- a) carácter y complejidad de la actividad y el resultado;
- b) estabilidad (o inestabilidad) del entorno operacional;
- c) disposición y capacidad de la organización reglamentada para hacerse responsable de sus actividades con buen juicio y conocimientos necesarios;
- d) disponibilidad y capacidad del reglamentador para ejercer las medidas correspondientes de conocimientos y buen juicio; y
- e) un nivel suficiente de confianza entre el reglamentador y la organización reglamentada.

2.8 Otros criterios podrían ser estudiados y establecidos por grupos de expertos apropiados, como el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional, instaurados por la OACI.

2.9 Considerando la necesidad mencionada de contar con un nivel de madurez algo más elevado en las organizaciones para poder implantar eficazmente un SMS, se entiende que muchas organizaciones que operan en segmentos que la OACI no exige implanten un SMS pero que no cumplen con estos criterios definidos, podrían todavía beneficiarse enormemente a partir de la implantación voluntaria.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 Considerando los argumentos presentados en esta nota de estudio, se entiende que la definición de criterios técnicos que ha de adoptar la OACI para determinar la aplicabilidad de SMS obligatorios a diferentes segmentos de la industria de la aviación contribuiría enormemente a estructurar un enfoque más sistémico de la implantación de SMS desde una perspectiva de la OACI, dado que exige que la vigilancia de los Estados se extienda a nuevos segmentos de la aviación. Además, la definición de tales criterios ayudaría a los Estados en la estructuración de sus hojas de ruta a largo plazo para establecer una estructura de vigilancia o supervisión necesaria para apoyar la implantación de SMS.

— FIN —