



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

PROPUESTAS DE MEJORA EN APOYO DE LA IMPLANTACIÓN DEL SMS

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

Esta nota, describe parte de los aprendizajes adquiridos en apoyo a la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en la República Bolivariana de Venezuela, a objeto que sean considerados por la Asamblea de la OACI y contrastados con la experiencia de otros Estados para atender situaciones probablemente comunes, que favorezcan la implantación del SMS en la industria aeronáutica de las diferentes regiones del mundo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Sin repercusión presupuestaria.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación 2014-2016 (GASP) (Doc 10004)</i> <i>Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)</i> <i>Nota de estudio A37-WP/141 y A38-WP/199</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El éxito del nuevo marco de seguridad operacional depende en gran medida de la obtención y mantenimiento de un conjunto de datos de seguridad operacional relacionados con peligros y riesgos provenientes de la actividad aeronáutica de cada región o Estado.

1.2 Para lograr ese flujo de datos ha sido necesario crear un marco estructural, procedimental y normativo que facilite la implantación de procesos de gestión de la seguridad operacional desde el Estado [programa estatal de seguridad operacional (SSP)]. Dicha información resulta vital para que cada Autoridad Aeronáutica pueda identificar, en el mejor de los casos, los peligros de su entorno, evaluar los riesgos conexos y emprender las estrategias de mitigación más adecuadas.

¹ La versión en español fue proporcionada por Venezuela.

1.3 Para que este flujo de datos se obtenga y se mantenga de manera veraz y oportuna, se necesita de una adecuada y dinámica implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los prestadores de servicios. Sin este primer y básico nivel del proceso de gestión de la seguridad operacional, es imposible materializar de forma proactiva y predictiva la gestión de la seguridad operacional del Estado, de las regiones y finalmente del mundo a través de las bases de datos como las que maneja el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS).

2. DISCUSIÓN

2.1 La implantación del SMS no ha sido un proceso homogéneo en la industria. La mayoría de los Estados están organizando sus SSP para asistir y supervisar a la industria de una manera más efectiva.

2.2 El análisis de las actividades de implantación del SMS, como parte del SSP de la República Bolivariana de Venezuela, así como la retroalimentación obtenida de los propios profesionales de la comunidad aeronáutica responsables en sus empresas de la seguridad operacional, ya previamente mencionado en las notas de estudio A37-WP/141 y A38-WP/199, han logrado identificar algunos obstáculos para alcanzar los objetivos de implantación del SMS.

2.3 Las orientaciones incorporadas en el Doc 9859 en su capítulo 5 y la incorporación de Normas y métodos recomendados del Anexo 19 han generado más herramientas para atender los criterios de aceptación de los SMS de los proveedores de servicio.

2.4 De acuerdo a la experiencia observada en nuestro Estado, a continuación se mencionan las dificultades más comunes que se han enfrentado en los procesos de implementación:

a) **Planificación del SMS**

Llenado correcto e interpretación del gap analysis (análisis de brechas) y la correcta elaboración del Plan de implementación. Aunque las preguntas del *Análisis de brechas* son claras para quien domina el tema, interpretar y responderlo correctamente y en consecuencia planificar requerimientos, actividades, tiempo y recursos en cada etapa del SMS, es una tarea que para muchos no ha resultado sencilla. Fundamentalmente se requiere una comprensión total del proceso de implantación y funcionamiento del SMS, así como de algunas habilidades en planificación de proyectos – perfiles que no todas las empresas aeronáuticas poseen por lo novedoso del contenido temático y metodológico del SMS en especial en su praxis y lo especializado del área de planificación de proyectos.

b) **Objetivos de seguridad operacional**

Elaboración de objetivos, indicadores, metas de seguridad operacional de eventos bajo impacto y su relación con los accidentes/incidentes aéreos. La causa de esta dificultad ha estado asociada a la carencia, dentro de muchas organizaciones, del hábito de registrar datos significativos de seguridad operacional e identificar los indicadores más representativos e idóneos para medir el desempeño de la seguridad en cada organización.

En ocasiones no se precisan objetivos de seguridad operacional adecuados porque proveedores de servicio no comprenden, desde el punto de vista holístico, su participación en el sector aeronáutico. En el ámbito de seguridad operacional los accidentes/incidentes aéreos lo experimentan directamente los Explotadores Aéreos, si nos referimos a los explotadores de aeródromo que puedan entender como el lugar “donde ocurren o pueden ocurrir” determinados accidentes/ incidentes aéreos y si nos referimos a otros proveedores de servicio como Organizaciones de Mantenimiento, fabricantes/diseñadores, Centros de Instrucción y Servicios a la Navegación Aérea que puedan comprender que “sus actuaciones/procesos” son factores contribuyentes en los accidentes/incidentes aéreos.

Se requiere mayor experiencia y en especial, apoyo didáctico para lograr identificar apropiadamente la naturaleza del dato de seguridad operacional, lo cual repercutirá en la correcta selección de indicadores y metas asociados, y por ende en la correcta medición del desempeño de la seguridad operacional.

c) Compresión en los requisitos de SMS en organizaciones pequeñas

En la aplicación de criterios de aceptación de los requisitos a implantar por Proveedores de Servicio o a evaluar por los Inspectores Aeronáuticos, surgieron dudas para la implementación más pragmática y realista de los componentes y elementos del SMS en organizaciones pequeñas, entendiéndose como organizaciones con características tales como: estructura organizativas muy simples, con poco personal requerido y con poco alcance de servicio ofrecido.

Existen iniciativas positivas para determinados tipos de Proveedores de Servicio, en documentos de apoyo ofrecidas a los Estados, como por ejemplo, en la Región SAM (véase el vínculo: http://www.srvsop.aero/srvsop/archivos/documentos/CA-AIR-145001Rev.3_06DIC2015_56788dc5c14a2.pdf) que indican en el Material Explicativo e Informativo MEI 145.200 Sistema de gestión de seguridad Operacional (SMS) y Métodos Aceptables de Cumplimiento MAC145.200 Sistema de gestión de seguridad Operacional (SMS) para organizaciones pequeñas/menos complejas.

3. CONCLUSIONES

3.1 Producto de las experiencias previas y las nuevas orientaciones en la última revisión del Doc 9859, los Estados pueden utilizar los criterios de selección de indicadores para los niveles aceptables de Seguridad Operacional de los SMS, en relación al tipo y característica de Proveedores de Servicio, tal como se indica en Anexo A de esta nota de estudio.

3.2 Para la implementación más pragmática y realista de los componentes y elementos del SMS, para empresas pequeñas con características tales como: estructura organizativas muy simples, poco personal y con poco alcance de servicio o limitado u otras determinadas por los Estados se presenta resumen de determinados criterios de aceptación como los indicados en Anexo B de esta nota de estudio.

4. **RECOMENDACIÓN**

4.1 Se invita a la Asamblea tomar nota y que se consideren los criterios presentados en esta nota de estudio.

4.2 Continuar con iniciativas en cada una de las regiones, con el esfuerzo de todas las partes, para alcanzar la implementación del SMS en las Organizaciones del sector aeronáutico y para el mejoramiento continuo de los procesos de implementación adoptados por los Estados con métodos y criterios de aceptación más pragmáticos y realistas.

Apéndice A

NIVELES ACEPTABLES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE UN SMS								
Tipos de indicadores	Gestión	PROVEEDOR DE SERVICIO						
		AOC HOLDER	OMAs	CIAs	ANS (ATS)	AGA	TC/STC HOLDER	OTROS (*)
Grupo de Indicadores relacionados con eventos de alto impacto	Reactiva	✓						
Grupo de Indicadores relacionados con eventos de bajo impacto (de interés).	Reactiva	✓						
Grupo de eventos en procesos que afecten a las Operaciones Aéreas	Reactiva		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grupo de Indicadores resultados de la vigilancia Estatal (auditoría externa) y áreas críticas identificadas.	Proactiva	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grupo de Indicadores resultados de auditorías Sistema Calidad interno u otros Sistemas de Gestión y áreas críticas identificadas	Proactiva	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grupo de Indicadores relacionados con la Promoción, difusión y cultura de Seguridad	Proactiva	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tendencia de los indicadores antes descritos y su relación con otros programas que cuente el proveedor de servicio.	Predictiva	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

(*) Empresas asociadas tales como las que presten servicio a escala u otros servicios aeroportuarios.

Apéndice B

Componentes y elementos	Críterios aceptables organizaciones con estructura organizativas muy simples, poco personal y con poco alcance de servicio o limitado, entre otros.
1. Política y objetivos de seguridad operacional	
1.1 Compromiso y responsabilidad de la gestión	-El proveedor de servicios define su política de seguridad operacional de acuerdo a los criterios indicados en el Doc. 9859, adecuados su normativa nacional y de acuerdo al alcance de su producto o servicio ofrecido. -Establecer objetivos de desempeño en términos de gestión de seguridad operacional básicos y realistas.
1.2 Responsabilidades de la seguridad operacional	-Identificar al ejecutivo responsable con sus responsabilidades de toma de decisión y recursos. El mismo podría asumir también las responsabilidades de la implementación y mantenimiento de un SMS.
1.3 Nombramiento de personal de seguridad operacional clave	-No es necesario establecer Comités o grupos de trabajo, sino un procedimiento y herramientas de control y gestión para el seguimiento de las acciones tomadas.
1.4 Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias	-Desarrollar procedimiento de contingencia para garantizar que exista una transición ordenada y eficiente de operaciones normales a operaciones de emergencia (entendiéndose como aquellas que interrumpen la actividad operativa/la prestación del servicio). El procedimiento incluye la asignación de tareas definidas a personas durante la emergencia y las delegaciones de la autoridad de ser requerido.
1.5 Documentación del SMS	El proveedor de servicios deberá desarrollar por escrito su SMS en un manual o sección del manual operativo de su organización que describa: la política, los objetivos, indicadores y metas de la seguridad operacional, proceso de identificación de peligros y evaluación de riesgos, procedimientos de notificación interno y externo e investigación interna de sucesos, evaluación de riesgo de resultados de auditorías/encuestas (internas y/o externas) de los procesos que generan sus productos o servicios, procedimientos de auditoría y monitoreo de indicadores para la mejora continua de SMS.
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional	
2.1 Identificación de peligros	-Aplicar proceso de identificación de peligros y evaluación de riesgos. -Aplicar procedimiento de notificación interno y externo e investigación interna de sucesos.
2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional	-Aplicar evaluación y gestión de riesgo de los resultados de auditorías/encuestas (internas y/o externas) de los procesos asociados a sus productos o servicios, -Compilar y archivar los registros del proceso y procedimientos reactivos y proactivos.
3. Aseguramiento de la seguridad operacional	
3.1 Control y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional	-Aplicar procedimientos de notificación de accidentes/incidentes obligatorios requeridos y aplicables a la organización por la reglamentación del Estado y sistemas de notificación voluntaria relacionada con los peligros observados o errores accidentales no necesariamente automatizados. -Pueden solicitar/utilizar Estudios de seguridad operacional, revisiones y auditorías de seguridad operacional a organizaciones o personas externas aceptables a la Autoridad de Aviación Civil. -Desarrollo de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional básicos en base sus objetivos.
3.2 La gestión de cambio	-Las revisiones de seguridad operacional, como se analizaron en el control y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, pueden ser fuentes valiosas de información para respaldar los procesos de toma de decisiones y gestionar el cambio eficazmente. -Aplicar procedimientos de autoevaluación de calidad existentes cada vez que se planifique o se preparen cambios organizacionales de importancia. Estos ser subcontratados.
3.3 Mejora continua del SMS	Aplicación de evaluaciones internas y auditorías independientes del SMS por organizaciones o personas aceptables a la Autoridad de Aviación Civil.
4. Promoción de la seguridad operacional	
4.1 Capacitación y educación	Desarrollar en partes apropiadas en sus manuales operativos aprobados o en su MSMS, un programa de capacitación de seguridad operacional para personal con competencia en las tareas de SMS y adecuado para la participación de cada persona en el SMS.
4.2 Comunicación de seguridad operacional.	La persona responsable del SMS comunicará regularmente toda información sobre materia de seguridad operacional y temas de seguridad operacional específicos mediante comunicados internos y las sesiones informativas.