



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

ARMONIZACIÓN DE NIVELES ACEPTABLES DE DESEMPEÑO SEGURIDAD OPERACIONAL DEL SSP ENTRE LOS ESTADOS (ALoSP)

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

En esta nota de estudio se analiza los esfuerzos y progresos de la OACI en la implementación y la armonización de los Estados de niveles aceptables de rendimiento de la seguridad operacional necesarios para el establecimiento de los SSP enmarcados en el GASP.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota y que se consideren los criterios presentados en esta Nota de estudio; y
- b) que la OACI impulse sus esfuerzos establecer/revisar junto con los Estados en cada una de las regiones la armonización de los ALoSP de los SSP entre los Estados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico 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).</i> (Doc.10004) <i>Anexo 19 — Gestión de la Seguridad Operacional</i> <i>Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc 9859)</i> Nota de Estudio A38-WP/255

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Bolivariana de Venezuela.

1. INTRODUCCION

1.1 El GASP fija una estrategia de mejoramiento continuo de la Seguridad Operacional para que los Estados implanten en los próximos 15 años el establecimiento de sistemas de seguridad operacional de la aviación básicos (Sistema eficaz de supervisión de la seguridad Operacional), Programas Estatales de seguridad operacional (SSP) y, después, más avanzados con gestión de riesgos de carácter predictivo.

1.2 La normalización mundial de las actividades de la aviación civil mundial es una de las funciones centrales de la OACI y objetivos del GASP que presenta un panorama y reto para los Estados a nivel mundial.

1.3 La implantación del SSP ha requerido la participación constante de la industria y de los Estados. La experiencia venezolana y la observada en otros Estados demuestra que el progreso en la implementación de los SSP no es homogéneo.

2. ANÁLISIS

2.1 Con miras a alcanzar el objetivo que los Estados pasen de un enfoque de supervisión basado en el cumplimiento a otro en el que se comience por una gestión proactiva y mundial de los riesgos mediante la identificación y el control de los problemas de seguridad operacional existentes o emergentes, es importante que los Estados continúen interactuando en estos aspectos.

2.2 La identificación de problemas de seguridad operacional existentes o emergentes no afecta de manera aislada a un Estado, por lo tanto, el esfuerzo del mismo en gestionarlo mediante la fijación de objetivos y metas medibles en sus indicadores estatales de desempeño de seguridad operacional, contribuyen a obtener niveles aceptables de seguridad operacional que benefician a su industria y a su vez, desde el punto de vista sistémico, con las operaciones internacionales en interacción con otros Estados.

2.3 La Nota de Estudio A38-WP/255 recomendó abordar el desarrollo de indicadores de desempeño seguridad operacional universales por parte de la OACI en estrecha relación con las organizaciones regionales y los Estados, con miras de garantizar el desarrollo sustentable del transporte aéreo y evitar futuros conflictos entre Estados por no reconocer entre ellos sus ALoPS declarados.

2.4 La Nota de Estudio A38-WP/255 asimismo señaló la necesidad del desarrollo de indicadores de seguridad operacional comunes y generar actividades en cada una de las regiones con miras a apoyar a los Estados en la construcción de los mismos. Estas actividades deberían soportar las iniciativas de estandarización de la gestión de la seguridad operacional del GASP, y contribuirían a alcanzar los objetivos del GASP en relación a la implementación de los SSP.

2.5 Las iniciativas positivas se reflejaron en los indicadores y metas establecidos y acordados por Autoridades de Aviación Civil en las regiones como, como por ejemplo, en la Declaración de Bogotá (Región SAM), relacionadas con los eventos de alto impacto, avances en la implementación efectiva del EI en el marco del USOAP e implantación de los SSP.

2.6 Además, se suman las iniciativas del GASP en las que la OACI sigue dando prioridad en tres áreas de seguridad operacional: el mejoramiento de la seguridad operacional en la pista, la reducción del número de accidentes por impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la reducción del número de accidentes e incidentes por pérdida de control en vuelo (LOC-I).

2.7 Se observa que la próxima enmienda 1 del Anexo 19 tendrá por objeto armonizar los procesos del SSP asociando la función que desempeñan cada uno de los elementos críticos (CE) de un sistema SSO como fundamento necesario para lograr un SSP eficaz y que servirá de apoyo a los Estados para lograr la implantación del SSP de manera más eficiente.

2.8 Todas estas experiencias, las nuevas orientaciones en la última revisión del Doc 9859 y las próximas disposiciones de la Enmienda 1 del Anexo 19 determinaron en nuestro Estado comprender los niveles aceptables de desempeño de Seguridad Operacional en cuatro aspectos:

NIVELES ACEPTABLES DE DESEMPEÑO SEGURIDAD OPERACIONAL DE UN SSP				
Tipos de indicadores	Gestión a Corto y mediano plazo	Características proyectadas de la Gestión predictiva esperada a largo plazo por el GASP	Asociado al cumplimiento respecto a Anexo 19	Asociado al cumplimiento respecto a Enmienda 1 del Anexo 19
Grupo de Indicadores relacionados con eventos de alto y bajo impacto (de interés).	Reactiva	Integrada con otros Estados, Organizaciones y la Industria	Capitulo 3 sección 3.1 y Adjunto A sección 2	Capitulo 3 sección 3.3 Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional
Grupo de Indicadores resultados de la vigilancia Estatal en términos de eficacia y áreas críticas identificadas	Proactiva	Normalización, manejo de información y monitoreo en tiempo real para toma de decisiones en la Gestión	Capitulo 3 sección 3.1 y Adjunto A sección 3	Capitulo 3 sección 3.4 Aseguramiento estatal de la seguridad operacional;
Grupo de Indicadores de Capacidad de vigilancia de la Seguridad Operacional (Ocho elementos críticos)	Proactiva	Enfoque de observación Continua integrado a la Gestión de la seguridad operacional del Estado.	Capitulo 3 sección 3.2 , Apéndice 1	Capitulo 3 párrafos aplicables de la sección 3.2 , 3.3 y 3.4 y Apéndice 1 (SSO)
Grupo de Indicadores relacionados con la Promoción, difusión y cultura de Seguridad	Proactiva	Información compartida con otros Estados, Organizaciones y la Industria.	Capitulo 3 sección 3.1 Adjunto A sección 4	Capitulo 3 sección 3.5 Promoción estatal de la seguridad operacional

2.9 Se presenta el progreso inicial de nuestros esfuerzos en nuestro primer Boletín estadístico de seguridad operacional <http://www.inac.gob.ve/art/template3/9cc04Informeieso.pdf> respecto al primer grupo de indicadores.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Con este marco de referencia inicial se ofrece a los Estados un enfoque en relación a qué grupos de indicadores requieren construirse durante la implantación de los componentes del SSP.

3.2 Otro aspecto a considerar es el continuar con los esfuerzos de todas las partes, en cada región, en aras de la armonización de estos grupos de indicadores entre los SSP de los Estados, en consideración de que nuestro sistema aeronáutico es sistémico y las regiones, previa evaluación, identifiquen problemas de seguridad operacional existentes o emergentes comunes.

3.3 En virtud que los Estados estamos en proceso de implementación de nuestros SSP, en especial aquellos que cuentan con más de 60% de su EI, previendo que la integración del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO) y los elementos del marco SSP tendrán principalmente costos administrativos/financieros adicionales para los Estados que ya establecieron y promulgaron un SSP y considerando las adecuaciones a nivel de documentos legislativos que se pueden requerir en los Estados, mas aun si cuenta con múltiples autoridades de la aviación que participen en las actividades de gestión de la seguridad operacional, es importante visualizar con tiempo qué indicadores se están midiendo y hacia donde debería apuntar cada Estado en desarrollo de indicadores de sus SSP.

4. RECOMENDACIÓN

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

4.2 Que la OACI y Organizaciones de la industria continúen con sus esfuerzos para alcanzar los objetivos del GASP en el mejoramiento continuo de la seguridad operacional.

4.2 Que se tomen iniciativas en cada una de las regiones, con el esfuerzo de todas las partes, para la armonización de estos grupos de indicadores (ALoPS) entre los SSP de los Estados.

— FIN —