



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

C Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas

SUPERVISIÓN BASADA EN EL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por España)

RESUMEN

La implantación y desarrollo de los Programas Estatales de Seguridad Operacional permite a los Estados adoptar decisiones estratégicas mejor informadas y hacer un mejor uso de los recursos disponibles.

No obstante, este proceso no está libre de retos, en particular, en lo que se refiere al desarrollo de procedimientos que permitan a las autoridades aeronáuticas priorizar sus inspecciones y auditorías en aquellas áreas que entrañan un mayor riesgo de seguridad operacional.

A continuación se expone cómo se ha abordado este reto en España, distinguiendo tres diferentes niveles de análisis (corporativo, sectorial e integral), desarrollados de forma sistémica y metodológica, a partir de diferentes fuentes de datos e información con influencia sobre la seguridad operacional. Se describe someramente los diferentes niveles de análisis, incluyendo algunos ejemplos para el caso de operaciones de transporte aéreo comercial.

Finalmente se advierte sobre la importancia de validar a priori tales procedimientos antes de realizar cambios en los modos convencionales de supervisión de la seguridad operacional.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico de Seguridad operacional. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | N/A |
| <i>Referencias:</i> | Anexo 19 – <i>Gestión de Seguridad Operacional</i> |

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por España.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Indudablemente, la progresiva implantación por parte de los Estados del denominado Programa Estatal de Seguridad Operacional, está suponiendo ya un mejor uso de los recursos disponibles, muchas veces limitados, al alcance de las autoridades aeronáuticas. La materialización de este uso más efectivo de los medios disponibles debe venir necesariamente acompañada de la implantación de metodologías, robustas y validadas, con objeto de que esta concentración de recursos en las áreas de mayor riesgo de seguridad, en detrimento de las que suponen un menor riesgo, no suponga dar un paso atrás en términos de niveles de seguridad operacional.

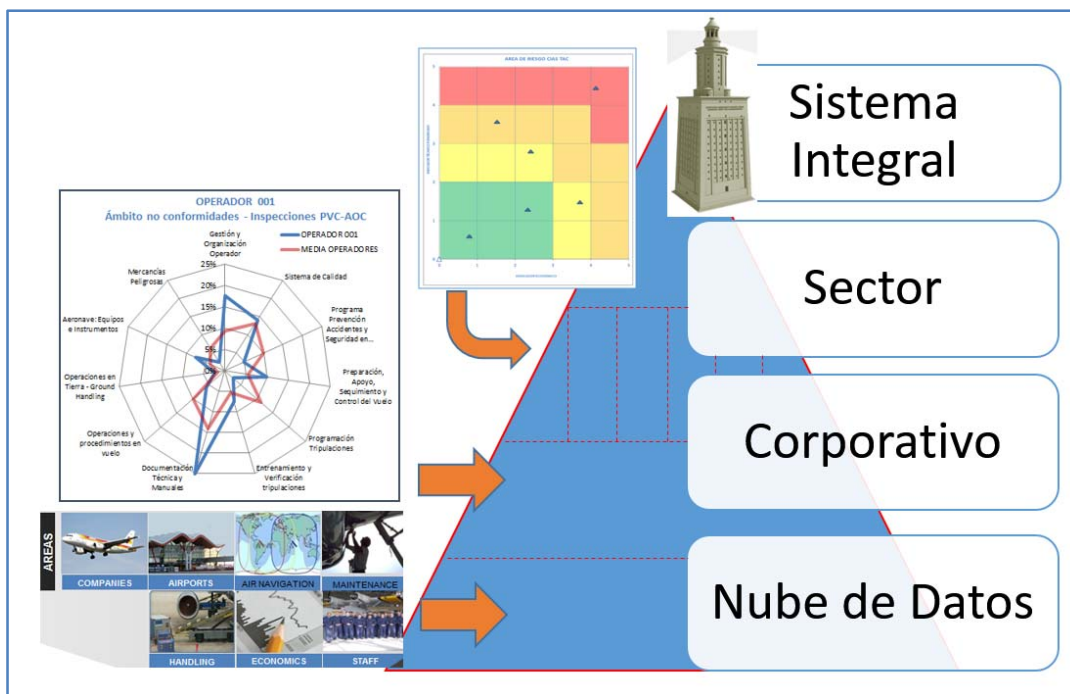
1.2 La recomendación 3.4.1.2 del Anexo 19 (2ª Edición), establece que *los Estados deberían establecer procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención*. Diversos Estados han comenzado ya a establecer estos procedimientos, empleando términos tales como Supervisión Basada en Perfil de Riesgo o Supervisión Basada en el Desempeño de Seguridad, que persiguen cumplir con este mismo propósito; la priorización de la supervisión basada en el riesgo de seguridad operacional.

1.3 A continuación presentamos el enfoque que se está siguiendo actualmente en España con objeto de dar cumplimiento a esta recomendación.

2. ANÁLISIS

2.1 Los dos procesos por excelencia de un Programa Estatal de Seguridad Operacional son 1) el proceso de gestión de riesgos de seguridad, y 2) el proceso de aseguramiento de la seguridad. Ambos procesos se alimentan de datos e información de seguridad operacional. Por tanto, una de las primeras preocupaciones que debe resolver un Estado a la hora de implantar un Programa Estatal de Seguridad Operacional, debe ser la de adquirir datos e información que puedan tener una influencia sobre la seguridad operacional. Y lo que es igual de importante, que estos datos e información se encuentren validados, sean completos y de calidad. Estos datos e información van a suponer la base de la pirámide sobre la cual se van a construir y desarrollar los dos procesos inherentes al Programa.

2.2 En el caso de España, los procedimientos desarrollados para priorizar las actuaciones inspectoras se nutren de información proveniente de diversas fuentes, tanto internas como externas a la autoridad, tanto estructuradas (almacenadas en bases de datos) como no estructuradas. Así por ejemplo, no sólo se cuenta con una consolidada base de datos de sucesos de seguridad y se emplea el resultado de las auditorías e inspecciones realizadas tanto por la autoridad aeronáutica española como por otras autoridades bajo el programa SAFA, sino que también se emplea información económica acerca de las situación financiera de las compañías aéreas, denuncias, procedimientos sancionadores, informes de accidentes y hasta información aparecida en prensa escrita y digital.



2.3 Sobre la base de esta “nube de datos”, se han desarrollado procedimientos con objeto de evaluar el perfil de riesgo de una determinada organización aeronáutica, bien sea ésta una aerolínea, una compañía de trabajos aéreos, un aeropuerto o una dependencia de control de tránsito aéreo (torre o centro de control de tráfico aéreo). Es lo que denominamos “nivel corporativo” de análisis de riesgos. El objeto de este nivel de análisis es facilitar al inspector el ADN de seguridad de dicha organización. Es decir, que con un vistazo sea capaz de identificar el estado de salud, en términos de seguridad, de dicha organización, de modo que cuando realice la inspección concentre su tiempo y esfuerzos en aquellos aspectos que suponen un mayor riesgo de seguridad.

2.4 Para el nivel de análisis “corporativo” se han desarrollado una serie de indicadores clave que permiten evaluar la situación de las diferentes áreas de negocio de una organización, comparando su situación con la media de las organizaciones pertenecientes a un mismo grupo o categoría. Las organizaciones se agrupan bajo un criterio común de exposición al riesgo, con objeto de que sean comparables en relación a su complejidad y volumen de actividad. Así por ejemplo, en el área de operaciones de una aerolínea, se distinguen aspectos tales como documentación técnica y manuales, equipos e instrumentos, sistema de calidad, operaciones tierra, programación de tripulaciones, sistema de gestión de la seguridad operacional... etc. El origen del análisis puede proceder de un suceso, del resultado de una inspección en rampa, de una denuncia... Lo importante es que el inspector cuente con una información ya procesada y fácil de interpretar.

2.5 En el siguiente nivel de análisis, “el nivel sector”, buscamos comparar unas organizaciones con otras, en términos de riesgo, dentro de un mismo sector (aerolíneas, trabajos aéreos, aeropuertos, navegación aérea...). Es decir, tratamos, entre otras cuestiones, de responder preguntas que nos permitan confeccionar y gestionar de forma más eficiente el plan anual de supervisión de la seguridad operacional. ¿Qué aeropuertos deberíamos inspeccionar más? ¿Qué aerolíneas entrañan actualmente un mayor riesgo? ¿Qué torres de control requieren nuestra atención? ¿Qué centros de control de tráfico aéreo se deben inspeccionar primero?

2.6 Con el propósito de responder a éstas y a otras preguntas de la misma índole, se ha confeccionado, para cada sector, un mapa de riesgo donde poder comparar un proveedor con otro en términos del riesgo que supone para la seguridad. El mapa de riesgo representa dos variables: una en el eje de ordenadas y otra en el eje de abscisas, que se componen a su vez de un conglomerado de indicadores y sub-indicadores bien definidos. Empleando una vez más el ejemplo de una aerolínea (no nos resulta posible, por cuestiones de brevedad, exponer todos los sectores), se representa un indicador denominado técnico (eje de ordenadas), y un indicador financiero (eje de abscisas). Empleamos un indicador financiero porque la experiencia nos ha demostrado que, cuando una aerolínea atraviesa una difícil situación económica pueden acabar deteriorándose los niveles de seguridad (marcha de personal que ocupa puestos de estructura, falta de suministros por impago a proveedores, capacidad de producción muy ajustada, personal preocupado por su futuro laboral...). El indicador económico tiene en cuenta aspectos tales como: la rentabilidad económica; el margen de explotación; la rentabilidad financiera; la financiación de activo corriente y del no corriente; la autonomía financiera; el endeudamiento a corto, a largo plazo y el total; el apalancamiento financiero; el coeficiente de garantía; la solvencia técnica; y la liquidez inmediata.

2.7 El otro indicador que se emplea en el caso del sector aerolíneas, es el indicador denominado técnico. Este indicador se compone a su vez de un entramado de sub-indicadores, y se tienen en cuenta muchos aspectos tales como: la antigüedad (aeronave y diseño) y heterogeneidad de la flota, el volumen de actividad, el resultado de las inspecciones y auditorías (número y severidad de las discrepancias) en el área de operaciones, aeronavegabilidad e inspecciones en rampa, el tiempo de cierre de las discrepancias, número de diferidos, número de tareas de mantenimiento ampliadas, los incidentes graves y accidentes sufridos, la cultura de reporte, su capacidad de gestionar los riesgos inherentes a su operación... etc.

2.8 Finalmente se representan en un mismo mapa de riesgo los distintos operadores agrupados por categorías (Categoría A, B, avión, helicóptero). Dependiendo de su ubicación en el mapa se adoptan medidas tales como el incremento de inspecciones, la realización de auditorías extraordinarias, se convoca a los máximos responsables para discutir su situación, y en casos extremos se inician actuaciones para cancelar, limitar o revocar su licencia de explotación o certificado de operador aéreo. Asimismo, se representan por separado los distintos indicadores y sub-indicadores, y se evalúa la serie histórica y su evolución temporal, tanto por separado como en el mapa de riesgo. Las representaciones de series temporales nos permiten detectar tendencias negativas y actuar preventivamente.

2.9 El último nivel de análisis “sistema integral”, la cúspide de la pirámide, es el nivel que nos permite evaluar de forma conjunta y global el sistema de aviación de nuestro país, de modo que se puedan detectar los problemas de seguridad que se producen en las áreas donde interactúan los diferentes sectores. La metodología empleada para este nivel se describe en un WP aparte presentado por España y titulado *Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional en la Aviación (RIMAS)*.

3. CONCLUSION

3.1 Como parte de la implantación y desarrollo de un Programa Estatal de Seguridad Operacional, cada Estado debería implantar procedimientos que le permitieran priorizar sus auditorías e inspecciones en aquellas áreas de mayor preocupación o necesidad en términos de seguridad. El modo en que un Estado desarrolle e implante estos procedimientos es crítico, dado que en caso de no hacerlo apropiadamente se podrían estar realizando un uso inapropiado de los recursos disponibles, y lo que es más preocupante, se podrían dejar desatendidas organizaciones o áreas cuyo deterioro podría significar reducir los niveles de seguridad.

3.2 En España se ha abordado este proceso de una manera paulatina, sistémica, metodológica, y de forma cooperativa con la industria aeronáutica. Se han distinguido diferentes niveles de análisis que buscan dar respuesta a diferentes propósitos. El nivel corporativo pretende servir de herramienta para el inspector, el sectorial permite confeccionar y gestionar apropiadamente los planes de inspección sectoriales, y el integral busca identificar las áreas de mayor riesgo del sistema aviación de forma global, sirviendo de base para la elaboración de los Planes de Actuación de Seguridad Operacional producto del SSP. Resulta imprescindible que antes de modificar o complementar los convencionales modos de supervisión de la seguridad operacional, estos procedimientos y metodologías sean validados y refrendados antes de lanzarse a su implantación definitiva en un Estado.

— FIN —