



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**

**30.3: Resultados pertinentes del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021)**

**ESTRATEGIA PARA IMPULSAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS SUJETOS AL ANEXO 19 — GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Presentada por Ecuador y apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio (NE) presenta a la Asamblea una propuesta de estrategia para impulsar la implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los proveedores de servicios sujetos al Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* y mejorar los niveles de madurez del programa estatal de seguridad operacional (SSP).

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

- a) tomar conocimiento de la presente nota de estudio; y
- b) solicitar a la OACI que promueva el intercambio de mejores prácticas y desarrolle material de orientación con referencia a la experiencia reportada en esta nota de estudio y otras compartidas, con el propósito de que los Estados, en el proceso de implementación del SSP, cuenten con la información suficiente respecto a la delegación de las funciones y responsabilidades de la seguridad operacional para establecer estructuras eficientes para la aceptación y vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota está relacionada con el objetivo estratégico de Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional</i> (Doc 9859) <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (Doc 10004), 2020-2022

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por Ecuador.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El propósito de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relacionadas con la gestión de la seguridad operacional, ha sido ayudar a los Estados a gestionar los riesgos de seguridad operacional de la aviación, en virtud de la creciente complejidad del sistema mundial de transporte aéreo y de la interrelación de sus actividades de aviación necesarias para garantizar la operación segura de las aeronaves, por lo tanto, el Anexo 19 ha servido de apoyo a la evolución continua de una estrategia preventiva que ha permitido mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

1.2 Esta estrategia preventiva que está alineada con los objetivos del plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) de la OACI y del plan de seguridad operacional de la Región Sudamérica (SAMSP) y que se encuentra descrita en el *Manual de gestión de seguridad operacional* (Doc 9859), se basa en la implementación y operación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) por parte del Estado, apoyado por la implementación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los diferentes proveedores de servicios sujetos al Anexo 19.

1.3 En el Anexo 19 y en el Doc 9859, la OACI menciona que, la finalidad del SMS es proporcionar a los proveedores de servicios un enfoque sistemático para mejorar continuamente la seguridad operacional mediante la identificación de peligros, la recopilación y el análisis de datos y la evaluación continua de los riesgos de la seguridad operacional. El SMS además procura contener o mitigar proactivamente los riesgos de seguridad operacional antes de que éstos se conviertan en incidentes o accidentes de aviación. El sistema permite que los proveedores de servicios gestionen eficazmente sus actividades, su rendimiento en materia de seguridad operacional y sus recursos, logrando, al mismo tiempo, una mayor comprensión de su contribución a la seguridad operacional de la aviación. Un SMS implementado de manera eficaz demuestra a los Estados la capacidad del proveedor de servicios para gestionar sus riesgos de seguridad operacional y contempla una gestión eficaz de la seguridad operacional en apoyo a la gestión del Estado.

## 2. ANÁLISIS

2.1 De acuerdo con el Anexo 19 de la OACI, segunda edición, la implementación y operación del SSP, implica también la implementación del SMS por parte de los proveedores de servicios. En ese sentido, en el Capítulo 9 del Doc 9859, cuarta edición, se proporciona orientación para los proveedores de servicios sobre la implementación de un marco para el SMS con arreglo al Anexo 19, así como orientación para los Estados sobre la aceptación y vigilancia del SMS, sin embargo, hay muy poca información sobre quienes deberían ser los responsables dentro de las Autoridades de Aviación Civil (CAA) de la aceptación y vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios, lo que ha ocasionado confusión y malentendidos dentro de la estructura organizativa de dichas Autoridades.

2.2 Dado que el SSP integra los ocho (8) elementos críticos (CE) de un sistema estatal de la vigilancia de la seguridad operacional con las normas y principios de la gestión de la seguridad operacional y que la implementación del CE 6 - Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones y CE 7 – Obligaciones de vigilancia, ha venido siendo realizada por los inspectores de seguridad operacional de las áreas de licencias al personal e instrucción (PEL); operaciones de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos y ayudas terrestres (AGA), las Autoridades de Aviación Civil disponen de la fuerza laboral suficiente para llevar a cabo las tareas de aceptación y vigilancia de los SMS's de los proveedores de servicios, únicamente se necesita integrar a estos inspectores al SSP/SMS, dotarlos de las competencias requeridas y asignarles las funciones y responsabilidades correspondientes.

2.3 Es fundamental comprender las ventajas de implementar un SSP inmerso en la estructura propia de cada Estado y, sobre todo, cuando los inspectores gubernamentales de seguridad operacional son los que realizan la aceptación de los SMS de los proveedores de servicios y las actividades de vigilancia. Asimismo, hay que considerar que el nivel de implementación del SMS en los diferentes proveedores de servicios, constituye un resultado muy importante a la hora de realizar la evaluación de la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSPIA) en un Estado, en virtud que el número de preguntas de protocolo relacionadas con la implementación del SMS es de 55, de un total de 80 preguntas del protocolo, lo que representa para un Estado un 68.8% del total de su evaluación de la implementación del SSP.

2.4 En la Región SAM se ha observado que los Estados más exitosos en avanzar en la implementación del SSP y SMS han optado por asignar la responsabilidad de la aceptación y vigilancia del SMS, a los inspectores de PEL, OPS, AIR, ANS y AGA como parte de sus funciones normales de inspección, certificación y vigilancia. Por otro lado, los Estados que han optado por un enfoque centralizado sin involucrar a los inspectores de seguridad operacional, presentan menos progreso en la implementación de la gestión de la seguridad operacional (SSP y SMS), por ello es fundamental la participación de los inspectores de seguridad operacional en las tareas del SSP y SMS.

2.5 Al involucrar a los inspectores de seguridad operacional en estos procesos, se genera una mayor exposición y una responsabilidad compartida con todos los actores a este cambio de enfoque, que conlleva a la mejora de la seguridad operacional, lográndose una mayor vinculación y compromiso, así como mejores resultados de implementación.

2.6 Asimismo, el Estado debe incluir a la función de investigación de accidentes e incidentes dentro de la estructura del SSP, proveer las competencias necesarias tanto a los inspectores de seguridad operacional como a los investigadores de accidentes e incidentes aéreos para que las CAA y las Autoridades de Investigación de Accidentes (AIA) puedan ejercer sus funciones y responsabilidades relacionadas con la gestión de la seguridad operacional y de manera específica con la gestión de los riesgos.

### 3. CONCLUSION

3.1 La implementación del SMS en los proveedores de servicios permitirá:

- a) mejorar considerablemente la seguridad operacional, incrementando los niveles de madurez del programa estatal de seguridad operacional y disminuyendo las tasas de accidentes e incidentes de aviación;
- b) cumplir con las metas del GASP, SAMSP y NASP's de los Estados; y
- c) aprovechar los beneficios económicos, de eficiencia y de seguridad operacional que ofrece el sistema, una vez que haya sido implementado.

3.2 Con el propósito de que los Estados, en el proceso de implementación del SSP, cuenten con la información suficiente respecto a la delegación de las funciones y responsabilidades de la seguridad operacional para establecer estructuras eficientes para la aceptación y vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios, se solicita a la Asamblea pedir a la OACI que promueva el intercambio de mejores prácticas y desarrolle material de orientación con referencia a la experiencia reportada en esta nota de estudio y otras compartidas.