



## 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)**

#### VENTAJAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL BASADA EN RIESGOS (SRBS)

[Presentada por Ecuador y apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, El Salvador, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)]

#### RESUMEN

Esta nota de estudio (NE) presenta a la Asamblea las ventajas de la implementación del enfoque de la vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos (SRBS) que permite priorizar y asignar los recursos de la gestión de la seguridad operacional del Estado de acuerdo con el perfil de riesgos de cada sector o cada proveedor de servicios.

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

- tomar conocimiento de la presente nota de estudio;
- solicitar a la OACI para promover orientación para la implementación del enfoque de la vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos; y
- solicitar a la OACI que ponga a disposición ejemplos de orientación para el desarrollo de herramientas que apoyen a los Estados en la implementación de la metodología SRBS en los diferentes proveedores de servicios.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859)

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Ecuador.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional estipula que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. No obstante, al adherirse al Convenio, los Estados aceptan ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada. El desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional exige que todas las operaciones de aviación civil se realicen conforme a normas, procedimientos y métodos mínimos de explotación aceptados internacionalmente. Que los Estados hayan de colaborar al máximo para lograr la normalización y armonización de los reglamentos, reglas, normas, procedimientos y métodos es, por consiguiente, un requisito del Convenio. De ahí se desprende igualmente que los Estados contratantes deban establecer y poner en práctica sistemas que les permitan ejecutar satisfactoriamente sus obligaciones y responsabilidades internacionales para desarrollar y dirigir la aviación civil de manera segura y ordenada.

1.2 Con la introducción de las normas relativas a la gestión de la seguridad operacional en el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se insta a los Estados que, de manera proactiva, mitiguen los riesgos de seguridad operacional, antes que resulten en accidentes e incidentes de aviación. La efectividad de las actividades de la gestión de la seguridad operacional se fortalece cuando éstas son implementadas de una manera formal e institucionalizada a través del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). El SSP y el SMS, sistemáticamente abordan los riesgos de seguridad operacional, mejoran el rendimiento de seguridad operacional de cada proveedor de servicios y colectivamente, mejoran el rendimiento de seguridad operacional de los Estados. En este entorno SSP/SMS, el enfoque de la vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos (SRBS) juega un papel importante en la identificación de los peligros y la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

1.3 Con el propósito de que los Estados puedan cumplir con sus obligaciones y responsabilidades establecidas en el Convenio, la OACI a través del manual de gestión de la seguridad operacional, Doc. 9859, recomienda a los Estados realizar la transición de la vigilancia prescriptiva, que está basada en parámetros fijos y periodos de tiempo establecidos que sirven para determinar el tipo y frecuencia de inspecciones, por un enfoque de vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos (SRBS), consistente con los principios del SSP y SMS y que permite a los Estados una asignación más eficiente de sus recursos para priorizar las actividades de vigilancia continua en aquellos proveedores de servicios que generan o están expuestos a mayores niveles de riesgo, motivado por el nivel de crecimiento experimentado en la industria de la aviación civil, obligando a la búsqueda de métodos más efectivos.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La vigilancia continua de la seguridad operacional de un proveedor de servicios por parte de la AAC, es un elemento intrínseco del sistema de certificación y constituye un aspecto fundamental que garantiza el cumplimiento de las responsabilidades por parte de los Estados. Sin embargo, si los inspectores de seguridad operacional de los Estados, continúan realizando la vigilancia continua con un enfoque prescriptivo, los Estados no podrán priorizar las inspecciones de los proveedores de servicios hacia aquellas áreas de mayor preocupación o necesidad y a su vez, no podrán cumplir con sus obligaciones y responsabilidades de la forma que se dispone en el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 Por consiguiente, la aplicación de un enfoque de vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos (SRBS), además de apoyar con la implementación eficaz del SSP en los Estados,

permite priorizar y asignar los recursos de gestión de la seguridad operacional, acorde con el perfil de riesgos de cada sector o cada proveedor de servicios. Así mismo, los Estados obtendrán experiencia y se familiarizarán con cada proveedor de servicios mediante la observación del continuo desarrollo de madurez de sus procesos de aseguramiento de la seguridad operacional y en particular, con la gestión del rendimiento en materia de seguridad operacional. Del mismo modo, los Estados acumularán un panorama claro de las capacidades de seguridad del proveedor de servicios, en particular en su gestión de los riesgos de seguridad operacional y podrán realizar la enmienda del alcance o frecuencia de su vigilancia a medida que aumentan su confianza y las pruebas de la capacidad del proveedor de servicios.

2.3 La SRBS resulta más apropiada para los proveedores de servicios con un SMS maduro, sin embargo, también puede aplicarse a proveedores de servicios en los que el SMS todavía no se ha implementado. El fundamento de una SRBS eficaz es contar con datos fiables, suficientes y significativos. Sin datos fiables y significativos, resulta difícil justificar ajustes al ámbito o frecuencia de la vigilancia de la seguridad operacional. Del mismo modo, los Estados deberían elaborar o reforzar sus capacidades de gestión de datos para asegurar que cuentan con datos fiables y completos sobre los cuales basar sus decisiones (basadas en datos).

2.4 La gestión de los riesgos de seguridad operacional de cada sector también pueden permitir a los Estados, identificar riesgos de seguridad operacional comunes que afecten a varios proveedores de servicios con tipos de operación similares (por ejemplo, líneas aéreas con servicios de corta distancia). Esto facilita la clasificación de los riesgos de seguridad operacional entre los proveedores de servicios dentro de un sector aeronáutico específico o a través de sectores, y apoya la asignación de recursos de vigilancia a aquellos sectores o actividades con consecuencias más graves para la seguridad operacional.

2.5 Los análisis a nivel de sector permiten que los Estados tengan un panorama del contexto del sistema aeronáutico. Estos análisis habilitan a los Estados a identificar los sectores que se beneficiarán de mayores niveles de apoyo o intervención y aquellos sectores que son más aptos para aplicar un enfoque de mayor colaboración. Esto brinda a los Estados garantías de que la reglamentación de todo el sistema aeronáutico es conmensurable y está bien dirigida en las áreas de mayor necesidad. Es más fácil identificar dónde se necesitan cambios de los reglamentos específicos para alcanzar la máxima eficacia reglamentaria con una mínima interferencia.

2.6 La SRBS también exige permanentes interacciones entre los Estados y la comunidad aeronáutica más allá de auditorías e inspecciones basadas en el cumplimiento. Un enfoque SRBS utiliza el perfil de riesgos de seguridad operacional del proveedor de servicios para adoptar sus actividades de vigilancia. Los productos de exámenes internos, análisis y toma de decisiones dentro del sistema del proveedor de servicios pasan a formar un plan de acción dirigido al tratamiento de riesgos de seguridad operacional principales y a las mitigaciones que los abordan con eficacia. Los análisis tanto del Estado como del proveedor de servicios, definen las áreas de prioridad de las preocupaciones de seguridad operacional y plantean los medios más eficaces de tratarlas.

2.7 Es importante señalar que la vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos puede no reducir necesariamente el volumen de la vigilancia ejercida o de los recursos. No obstante, la calidad de la vigilancia y la calidad de la interacción entre la Autoridad y el proveedor de servicios aumentarán considerablemente.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La implementación por parte de los Estados de un enfoque de vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos (SRBS) permitirá:

- a) determinar la priorización de las inspecciones y encuestas de los proveedores de servicios hacia aquellas áreas de mayor preocupación o necesidad y a su vez, apoyar en la implementación eficaz de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) por parte de los Estados;
- b) identificar y analizar riesgos de seguridad operacional comunes que afecten a varios proveedores de servicios con operaciones similares;
- c) realizar cambios en la reglamentación específica, basados en el resultado del rendimiento de los proveedores de servicios;
- d) garantizar que los proveedores de servicios aéreos monitorean y analizan los datos de seguridad operacional para identificar tendencias y tomar acciones apropiadas cuando éstas son necesarias;
- e) revisar y monitorear los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI's), las metas y los niveles de alertas, para cada proveedor de servicio individual, cuando sea aplicable;
- f) permitir y promover el intercambio de información de seguridad operacional entre los proveedores de servicios y otros sectores del sistema de aviación civil del Estado;
- g) utilizar la información relacionada con el rendimiento de la seguridad operacional de sus proveedores de servicios para apoyar el monitoreo del rendimiento de seguridad operacional del Estado;
- h) determinar la efectividad de los procesos de identificación de peligros y evaluación y mitigación de riesgos en los proveedores de servicios; y
- i) asignar de manera más eficiente los recursos para priorizar las actividades de vigilancia continua en aquellos proveedores de servicios que generan o están expuestos a niveles de riesgos tolerables o no tolerables.

3.2 Con el propósito de que los Estados puedan cumplir con sus obligaciones establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y puedan determinar la priorización de las inspecciones y encuestas de los proveedores de servicios hacia aquellas áreas de mayor preocupación o necesidad, se solicita a la Asamblea: pedir a la OACI promover la implementación del enfoque de la vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos y que se ponga a disposición ejemplos de orientación para el desarrollo de herramientas que apoyen a los Estados en la implementación de la metodología SRBS en los diferentes proveedores de servicios.