



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/11)

(Santiago, Chile, 6 – 8 de mayo de 2009)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Análisis del nivel de Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

c) Estado de implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en los Estados de la Región

ENFOQUE DE ESTADOS UNIDOS CON RESPECTO A LA IMPLANTACION DE SISTEMAS DE GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS) EN LOS AEROPUERTOS

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

La Administración de Aviación Federal (FAA) apoya plenamente la iniciativa de la OACI de implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los explotadores de aeropuertos, de conformidad con las enmiendas recientemente adoptadas en el Anexo 14. Esta nota de estudio describe de qué manera la Administración de Aviación Federal (FAA) de Estados Unidos está implantando la SMS para los aeropuertos certificados.

1. Introducción

1.1 El Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 7 al Anexo 14, según la cual los explotadores de aeropuertos debían establecer un SMS como parte del proceso de certificación en 2005. La Enmienda 7 entró en vigencia el 24 de marzo de 2005.

1.2 Estados Unidos respaldó con entusiasmo el concepto del SMS para los explotadores de aeropuertos certificados. Se está trabajando para determinar los requisitos para los explotadores de aeropuertos y para brindar un marco de referencia estructural para la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional.

1.3 La FAA, al igual que la OACI, reconoce la necesidad de un enfoque de seguridad operacional más formal que permita identificar y mitigar los riesgos asociados con los cambios en las operaciones y procedimientos en los aeropuertos. Un componente clave del SMS es un proceso para formalizar y documentar las revisiones y decisiones sobre la seguridad operacional. Asimismo, si bien la FAA tiene la responsabilidad de promulgar reglamentos y normas, se puede lograr un mayor avance en la seguridad operacional de la aviación a través de una relación más integrada y cooperativa. La gestión de la seguridad operacional se debería ver más como un esfuerzo de colaboración entre el gobierno y los explotadores de aeropuertos.

2. **Discusión**

2.1 Las tendencias en el ámbito de la gestión gubernamental y aeroportuaria indican que, para mejorar la seguridad operacional de la aviación, se requiere un enfoque de gestión estructurado, con metas y requisitos claros. La FAA está implantando el SMS para aeropuertos certificados. Tanto la Agencia como los explotadores de aeropuertos reconocen que esta transición no será efectiva si únicamente se sustenta en las acciones del regulador. La seguridad operacional de los sistemas debe incorporarse en los sistemas de gestión de los explotadores de aeropuertos si ha de tener el efecto deseado en términos de resultados en la seguridad operacional.

2.2 Los procedimientos de certificación de aeropuertos incorporarán los requerimientos reglamentarios del SMS, y cumplirán con las normas del Anexo 14 de la OACI. Las regulaciones de la FAA están siendo enmendadas a fin de incluir el SMS como parte del proceso de certificación.

2.3 La FAA, en concordancia con el Programa Cooperativo de Investigación Aeroportuaria (ACRP) de la Junta de Investigación del Transporte, está realizando estudios de investigación para desarrollar una guía que permita a los explotadores de aeropuertos definir, establecer e implantar un SMS aceptable. Esta investigación ha dado como resultado el documento “Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional para Aeropuertos”. Este estudio brinda a los directores de aeropuertos una rápida introducción a los SMS.

2.4 En febrero de 2007, la FAA emitió la Circular de Asesoramiento 150/5200-37, *Introducción a los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional para Explotadores de Aeropuertos*, que brinda una introducción conceptual a los procesos SMS e interfaces entre el SMS del explotador y el sistema de vigilancia de la FAA. El apéndice de este documento ofrece un ejemplo de una norma SMS a ser utilizada por los explotadores de aeropuertos certificados. Una vez que la FAA incorpore el SMS en sus regulaciones, actualizaremos la Circular de Asesoramiento a fin de brindar orientación adicional para el cumplimiento con la regla SMS.

2.5 La FAA ha concluido un programa piloto para ayudar a desarrollar un requisito SMS en los aeropuertos de Estados Unidos e implantar el SMS en los aeropuertos. Bajo este programa, la FAA otorgó subvenciones del Programa de Mejoras Aeroportuarias (*Airport Improvement Program - AIP*) a 20 aeropuertos para financiar el desarrollo de su plan inicial SMS. Los resultados de estos ensayos del concepto serán utilizados para perfeccionar la política y la orientación para otros explotadores de aeropuertos. Como parte del programa piloto, los explotadores de aeropuertos revisaron las normas de seguridad operacional existentes a fin de determinar si concuerdan con la intención de los requisitos SMS. Estos resultados, conocidos como “Brechas”, fueron analizados con el fin de encontrar soluciones. Luego, los explotadores de aeropuertos desarrollaron un manual y un plan de implantación SMS.

2.6 Cuando la FAA inició el análisis de los documentos elaborados bajo el programa piloto, resultó evidente que se requería más información sobre el desarrollo, implantación, e impacto del SMS en las operaciones aeroportuarias certificadas de menor escala. Por lo tanto, la FAA inició un segundo programa piloto abierto a diez aeropuertos certificados de pequeña escala con Certificados de Operación Aeroportuaria Clase II, III ó IV. Los aeropuertos que participaron en el segundo programa también eran elegibles para recibir asistencia a través de subvenciones, y debían alcanzar los mismos resultados que los aeropuertos que participaron en el primer programa. La FAA analizará los documentos recibidos de estos aeropuertos y los comparará con los obtenidos en el primer programa.

2.7 Asimismo, la FAA ha iniciado un proyecto para enmendar la Parte 139, el reglamento que establece las normas de seguridad operacional y de certificación, según el cual los aeropuertos que brindan servicios comerciales deben incluir un requisito de implantación SMS. Entre los elementos aeroportuarios del SMS figuran las políticas de seguridad operacional escritas, las evaluaciones formalizadas de riesgo para la seguridad operacional, la mitigación de riesgo, los sistemas de auditoría interna, y los programas mejorados de comunicación de la seguridad operacional. Como sucede con otros desarrollos regulatorios, el esfuerzo incluirá la participación de los explotadores de aeropuertos y las asociaciones de aeropuertos. La FAA espera emitir una propuesta de regla en julio de 2010 con el fin de recibir comentarios.

2.8 La FAA está desarrollando procedimientos para incorporar el SMS en nuestros requisitos internos, empezando con la integración del SMS en las etapas iniciales de todos los planes de desarrollo de aeropuertos. Al diseñar una nueva distribución o nuevos proyectos aeroportuarios, los aeropuertos deberán considerar los riesgos potenciales. Deberán documentar este procedimiento en un Documento de Gestión de Riesgo a la Seguridad Operacional (*Safety Risk Management Document -SMRD*). El SMRD identificará todos los riesgos potenciales y los cuantificará en la medida de lo posible. Los proyectos de alto riesgo no procederán a menos que se pueda mitigar el riesgo potencial hasta un nivel aceptable antes de empezar con la construcción del proyecto. El SMS permitirá evitar la detección tardía de problemas en el espacio aéreo u otros procedimientos operacionales que requieren una amplia modificación de los planes de construcción cuando los proyectos ya están bien avanzados.

3. Conclusiones

3.1 La FAA da su pleno respaldo a la iniciativa de la OACI de implantar el SMS para los explotadores de aeropuertos, de conformidad con las enmiendas al Anexo 14 recientemente adoptadas. La FAA considera que los requisitos SMS ofrecen herramientas prácticas para la gestión sistémica del riesgo y para lograr mejoras en la seguridad operacional de la aviación.