



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 en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

d) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano

LA NORMA FRENTE A LA CULTURA JUSTA Y LA IMPLANTACIÓN DEL SMS

(Nota de estudio presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio muestra la relación entre las normas que contienen las regulaciones bajo un enfoque tradicional y la implantación normativa del SMS, la cultura justa y el carácter equilibrado de la Autoridad Aeronáutica. Estudia la relación armónica en el proceso regulatorio dando especial énfasis en la necesidad de que en este tema haya unión en la regulación y concluye que se debe rodear los esfuerzos del RASG-PA en este propósito.

Referencias:

- Anexos 6, 8, 11, 14 en relación con el SMS
- Guías de implantación del SMS

1. Introducción

1.1 El principio de la función de mandato de un estándar de un Anexo al convenio de Chicago, contando con la aceptación de cada Estado de autorizar y armonizar en su regulación dicho estándar y vigilar el cumplimiento de este, busca fundamentalmente que el ordenamiento reglamentario se base en que se manda o prohíbe algo, esto surge por que hemos construido un esquema que sanciona si no se cumple lo que se manda o si se realiza lo que se prohíbe.

1.2 Esta interpretación generalmente la hacen los vigilados, cuando una autoridad pretende decir “Según los reglamentos debes tener un SMS”, el vigilado lo interpreta: “Si no tienes un SMS serás sancionado”, que se busca cuando se establece un SMS, el deber de la sanción, el deber de la conducta que evita la sanción o un instrumento para mejorar definitivamente la seguridad operacional del vigilado; debemos adicionar que otro factor sucede al introducir en la reglamentación nacional el estándar (SARP), ya que este puede entrar en contradicción de diversas formas con otras normas, o simplemente volverse superflua en el objetivo que se persigue.

1.3 Ahora bien, la norma asociada al SMS va acompañada de un elemento que buscamos implantar en la aviación “**La cultura justa**”, esta se mueve “**Entre el castigo y la impunidad**” como se discutió en el primer seminario internacional sobre factores Humanos en la Aviación en Bolivia en el 2008; definiendo cuatro tipos de comportamiento inseguro: El Error humano, la Conducta negligente, la Conducta temeraria y la Violación intencional, es claro que la cultura justa se basa en aprender de los actos inseguros para mejorar el nivel de conciencia de la seguridad, por medio del mejoramiento de la capacidad para reconocer las condiciones inseguras, elemento esencial del SMS.

1.4 Esa línea que va desde el error involuntario hasta la violación intencional y sistemática en el comportamiento del ser humano y se asocia a la norma como se construye dentro de la reglamentación de cada Estado sobre el SMS condicionada de alguna manera a la cultura justa y la sanción que se exige por la sociedad plantean un dilema del punto equilibrado en relación a la naturaleza misma del SMS, la norma en la regulación de cada estado y la cultura justa necesaria para crear una confianza en las personas para que entregue información al SMS sobre seguridad operacional.

1.5 Esta relación se completa con la actitud del Estado frente a la aplicación de las regulaciones, ya que la cultura justa no parecería ser convertirse en una Autoridad permisiva ante la violación ni extremadamente paternalista, luego la cultura asociada al elemento crítico 8 – Resolución de cuestiones de seguridad – sería el termómetro que busca la implantación de procesos y procedimientos para resolver las deficiencias detectadas que pueden repercutir en la Seguridad Operacional, que permanece en el sistema aeronáutico y que la Autoridad Aeronáutica u otras organizaciones han detectado.

1.6 Este criterio aplica así el SMS se implante en los operadores, organizaciones de mantenimiento, proveedores de servicios de navegación aérea o aeropuertos y la regla aplicada debe ser la misma en relación con la cultura justa y la estructura de la norma en la Región. El pleno potencial del SMS se logrará sólo cuando ese concepto sea adoptado equivalentemente o armónicamente en la reglamentación de la región y por intermedio de esta se implante en el mayor número posible de organizaciones de aviación.

2. **Discusión**

2.1 Durante RASG-PA/01, se analizó el uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional siguiendo el proceso del GASP/GASR. El resultado del taller arrojó un nivel de madurez “En desarrollo” de implantación del SMS, sin embargo, en Bogotá se discutió el nivel de madurez de la cultura justa encontrando que está en el Nivel 2 “Áreas identificadas para ser objeto de mejoras” con los siguientes patrones:

- La información del sistema de recolección y procesamiento de datos sobre seguridad operacional no está protegida, pero el uso de los datos de seguridad operacional es apropiado en la mayoría de los casos.
- No se presenta informes en forma voluntaria.

- No siempre se analiza los datos sobre la seguridad operacional.
- No se toma medidas en forma sistemática para corregir las deficiencias identificadas

2.2 Esta correlación entre SMS y cultura justa tiene que ser incorporada de sabia manera en el marco normativo de cada Estado, debe ser real y practicable para no caer en una norma superflua, teniendo claro que la implantación del SMS es un camino que cada elemento del sistema (operador, aeropuerto, proveedor de servicios) debe recorrer, no hay de por si un SMS perfecto ya que este se basa fundamentalmente en las acciones de los hombres.

2.3 Ahora bien, estamos en un nivel en el cual como Estados y dada la transformación del sistema y los operadores privados que han entrado a gestionar aeropuertos, servicios de navegación aérea, sistemas regionales de seguridad operacional se requiere de construir nuevos escenarios de cooperación con la industrial alrededor del SMS.

3. Conclusiones

3.1 El reto en el establecimiento de la regulación es no tocar la esencia del SMS para evitar que termine como una regulación enmarcada en el criterio tradicional y no se convierta en el proceso gerencial de acercamiento a la seguridad Operacional. El SMS no tiene la misma calidad de otros SARPs de la OACI ya que es un sistema de gestión y como tal hace parte de la administración de una empresa (operador) por lo que establece procesos de planeamiento, medición de la meta y gestión.

3.2 El SMS se aleja de las regulaciones formales (en las que se manda o prohíbe algo mediante requisitos que se precisan detalladamente), incluso de las regulaciones por objetivos (La entidad regulada mide contra el logro del objetivo) sino que la regulación se ubica en la gestión por que busca por un lado que la administración del operador asuma políticas y sistemas diseñados a reducir el riesgo y por el otro que la Autoridad Aeronáutica cambie la vigilancia continuada de forma directa a la vigilancia de los sistemas organizacionales y su eficacia dentro de un marco relativo fijado por la cultura justa y la cultura equilibrada que debe reinar en la misma Autoridad Aeronáutica.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información contenida en esta nota de estudio.
- b) Manifestar su compromiso con el trabajo que sobre este nuevo escenario de regulación para el SMS está realizando el RASG-PA y se recomiende su continuación, no solo en la adopción de guías, sino en los mecanismos de monitoreo de implantación del SMS para asegurar que el concepto sea adoptado equivalentemente y armónicamente en todos los Estados miembros del RASG-PA
- c) Motivar al RASG-PA en contribuir en adelantar paralelamente los procesos de regulación de la cultura justa y del principio del equilibrio en la Autoridad Aeronáutica para que garanticen la implantación y desarrollo del SMS.