



**Cuestión 2 del
Orden del Día: Inicio de la implantación de los planes nacionales de seguridad operacional**

INFORMES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS ESTADOS

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta a la reunión, información necesaria para el desarrollo y presentación de los informes de seguridad operacional de los Estados.	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Quinta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (AN&FS/5) de la Región SAM, Lima, Perú, 20 al 22 de agosto de 2018.• Informe de la Décimo Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil (RAAC/16) de la Región SAM, Lima, Perú, 6 al 7 de diciembre de 2018.• Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 La Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/16) celebrada en Lima, Perú, del 6 al 7 de diciembre de 2018, aprobó el plan de seguridad operacional de la Región (SAMSP) en su versión original, mediante Conclusión 16/02.

1.2 El SAMSP establece la estrategia sobre la gestión de la seguridad operacional de la Región Sudamericana (SAM) para el período 2020-2030. Este plan se enmarca dentro de una estrategia preventiva que permitirá mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la Región SAM. Esta estrategia preventiva de seguridad operacional se basa en la implantación y operación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) por parte de los Estados de Sudamérica que se ocupa sistemáticamente de la gestión de los riesgos y de la implantación eficaz y mejora continua de los ocho (8) elementos críticos (CE) del sistema de supervisión de la seguridad operacional.

1.3 Entre los lineamientos que establece el SAMSP está el desarrollo de los informes de seguridad operacional por parte de los Estados que sirven para reportar sobre el cumplimiento de los planes nacionales de seguridad operacional. En estos informes, los Estados detallarán el rendimiento alcanzado en el año anterior, respecto a sus objetivos, indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

2. Recopilación y procesamiento de datos seguridad operacional

2.1 Cuando ocurre un accidente o incidente grave, se inicia un proceso de investigación de accidentes para encontrar cualquier posible deficiencia en el sistema de aviación, sus causas, y para

desarrollar las medidas necesarias a fin de prevenir la recurrencia. Al ser un componente reactivo, la investigación de accidentes contribuye a la mejora continua del sistema de aviación al identificar las causas de los accidentes/incidentes y brindar lecciones aprendidas en cuanto a los eventos.

2.2 Además de generar hallazgos y establecer las causas de los accidentes e incidentes, la mayoría de las investigaciones también revelan peligros y amenazas. En el entorno proactivo actual de la gestión de seguridad operacional, existe una integración importante y necesaria entre el proceso de investigación de accidentes e incidentes y el proceso de identificación y reporte de peligros de una organización.

2.3 La toma de decisiones basada en datos e información de seguridad operacional es una de las facetas más importantes de cualquier sistema de gestión. El tipo de datos e información de seguridad operacional recopilados puede incluir accidentes, incidentes graves, incidentes, fallas, mal funcionamientos, defectos, casos de incumplimiento e informes sobre peligros. La calidad de los datos debe tenerse en cuenta para permitir una toma de decisiones efectiva.

2.4 Al analizar la información contenida en una base de datos o en un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), se identifican las deficiencias de seguridad operacional de interés. La información sobre estas deficiencias y las medidas de mitigación implementadas deben ser presentadas en los informes de seguridad operacional para reportar a la comunidad aeronáutica sobre el rendimiento del Estado en materia de seguridad operacional en un año o período de tiempo determinado.

2.5 Para una correcta gestión de la seguridad operacional, el Estado debe establecer e implementar un SDCPS. Este sistema permite la recopilación de los datos e información de seguridad operacional de todos los sectores de la aviación del Estado. Asimismo, la recopilación y procesamiento de los datos e información de seguridad operacional permite generar indicadores y tendencias y en consecuencia la implementación de medidas de mitigación.

3. Diseño y desarrollo del informe de seguridad operacional del Estado

3.1 El diseño y desarrollo del informe de seguridad operacional del Estado debe estar basado en el análisis de los datos e información de seguridad operacional recopilados y procesados.

3.2 El análisis de seguridad operacional es el proceso de aplicar técnicas estadísticas o analíticas de otro tipo para verificar, examinar, describir, transformar, condensar, evaluar y visualizar los datos y la información sobre seguridad operacional a efectos de descubrir información útil, sugerir conclusiones y apoyar la toma de decisiones basada en datos. Los análisis ayudan a las organizaciones a generar información sobre seguridad operacional viable en forma de estadísticas, gráficos, mapas, paneles y presentaciones.

3.3 Los Estados deben establecer y mantener un proceso para analizar los datos e información de seguridad operacional del SDCPS y bases de datos de seguridad operacional conexas. Uno de los objetivos del análisis de datos e información de seguridad operacional a nivel estatal es la identificación de peligros sistemáticos e intersectoriales que de otra manera podrían no ser identificados por los procesos de análisis de datos de seguridad operacional de los proveedores de servicios.

3.4 El análisis de la seguridad operacional puede ser una nueva función que el Estado o el proveedor de servicios puede tener que establecer. Cabe señalar que las competencias requeridas para realizar análisis de la seguridad operacional efectivos pueden estar fuera del alcance de los inspectores de seguridad operacional tradicionales

3.5 Los informes de seguridad operacional de los Estados deberían contener información acerca de los resultados de los análisis de los datos e información de seguridad operacional respecto al CMA del USOAP y sobre los siguientes sectores y aspectos de la aviación:

- ✓ enfoque de la observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional;
- ✓ sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3.175 kg;
- ✓ sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de 5 700 kg o menos y helicópteros de 3.175 kg o menos;
- ✓ sucesos en operaciones que no son comerciales (por ejemplo, aviación corporativa, aviación general, trabajos aéreos, etc.);
- ✓ sucesos en los servicios de navegación aérea y aeródromos;
- ✓ sucesos con aeronaves pilotadas a distancia (RPA);
- ✓ sistemas de notificación; y
- ✓ avance en los planes de mitigación para reducir las tasas de accidentes

3.6 Información detallada sobre un modelo del contenido del informe de seguridad operacional se presenta en el **Apéndice A** de esta nota de estudio.

3.7 Para dar cumplimiento a la Conclusión 16/02 de la Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/16), mediante la cual la Reunión aprobó el plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP) y considerando que este plan requiere que los Estados SAM desarrollen y presenten el informe de seguridad operacional, se propone a la Reunión, la siguiente conclusión:

Conclusión ANFS/6-0X: DESARROLLO Y PRESENTACIÓN DE LOS INFORMES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS ESTADOS

Que los Estados SAM desarrollen y presenten los informes de seguridad operacional a la Oficina SAM, el último viernes del mes de enero, a partir del año 2021.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión de Directores de seguridad operacional a:

- a) tomar conocimiento de la información presentada en esta nota de estudio y **Apéndice A**; y
- b) de considerar pertinente, aprobar la propuesta de conclusión que se presenta en el Párrafo 3.7 de esta nota de estudio.

APÉNDICE A

MODELO DEL INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

CONTENIDO

Prefacio

Resumen ejecutivo

- Estadísticas generales
 - Resumen sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional
1. Capítulo 1: Enfoque de la observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
 - 1.1 Avance en el completamiento del CAP
 - 1.2 Avance en la revisión de las preguntas del protocolo (PQs)
 - 1.3 Informe sobre alguna actividad realizada en el marco del CMA del USOAP
 2. Capítulo 2: Sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3.175 kg
 - 2.1 Aviones
 - 2.2 Helicópteros
 3. Capítulo 3: Sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de 5 700 kg o menos y helicópteros de 3.175 kg o menos
 - 3.1 Aviones
 - 3.2 Helicópteros
 4. Capítulo 4: Sucesos en operaciones que no son comerciales (aviación corporativa, aviación general, trabajos aéreos)
 - 4.1 Aviones
 - 4.2 Helicópteros
 - 4.3 Aeronaves pilotadas a distancia (RPA)
 5. Capítulo 5: Sucesos en los servicios de navegación aérea y aeródromos
 - 5.1 Aviones
 - 5.2 Helicópteros
 6. Capítulo 6: Sucesos con aeronaves pilotadas a distancia (RPA)
 7. Capítulo 7: Sistemas de notificación
 - 7.1 Sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional
 - 7.2 Sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional
 - 7.3 Indicadores claves de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs)

8. Capítulo 8: Avance en los planes de mitigación para reducir las tasas de accidentes

8.1 Aviación comercial

8.2 Aviación que no es comercial

Adjuntos

Como sea aplicable