



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación - Estandarización.

NIVELES ACEPTABLES UNIVERSALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL SSP  
COMUNES A LOS ESTADOS

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

## RESUMEN

La retroalimentación recibida por parte de la industria y los intereses del Estado moldean el establecimiento de niveles aceptables de seguridad operacional, con el objeto de lograr una armonización a nivel de todos los Estados, evitando la discrecionalidad y subjetividad por parte de los mismos. Es de sumo interés que este desarrollo se haga de manera estándar, para manejar un nivel que sea aceptable para todos los Estados, logrando una implementación efectiva del SSP, y cumpliendo con los objetivos del GASP.

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

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; e
- b) instar a la OACI a tomar las acciones necesarias para:
  - i) tomar la información presentada en esta Nota de Estudio.
  - ii) fomentar la organización de talleres y reuniones de trabajo para el desarrollo de indicadores de seguridad operacional armonizados y metas comunes para los Estados en las regiones, y que sean acordados por los mismos.
  - iii) diseño de indicadores de niveles aceptables universales de seguridad operacional del SSP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Objetivo estratégico A Seguridad Operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	<i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859)</i> <i>Plan Global de Seguridad operacional de la Aviación (GASP) (Doc. 10004)</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la República Bolivariana de Venezuela.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las disposiciones establecidas en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en los últimos años contemplan la implementación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como medio para establecer los Niveles Aceptables de Seguridad Operacional (ALOS) de cada Estado.

1.2 Asimismo, las recientes revisiones del documento Doc. 9859 *Manual para la gestión de la seguridad Operacional*, incorporó información genérica que orienta a los Estados para el desarrollo de su Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), así como de criterios y orientaciones para el desarrollo de los ALOS.

1.3 Los Estados han realizados esfuerzos individuales y colectivos en sus regiones con el apoyo de las Oficinas regionales de la OACI, dirigidas a la capacitación de funcionarios de los Estados y profesionales en la industria, a través de cursos de Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).

1.4 Esta nota de estudio insta a que se acuerden, con el liderazgo de la OACI y el apoyo de los Estados el diseño de los ALOS, permitiendo que estos niveles sean aceptables para cada Estado y de carácter universal, a través de un esfuerzo conjunto de los Estados, organizaciones e industria, con la finalidad de estandarizar los indicadores base de seguridad operacional del Estado comunes en cada región, y que cada Estado incorpore los indicadores específicos requeridos según sus necesidades.

## 2. DESARROLLO

2.1 La experiencia en la implementación por parte del Estado de la implantación del SSP ha determinado los diversos enfoques que se han dado en el establecimiento de los niveles de seguridad operacional iniciales y luego el tratamiento de las metas:

- a) *Uno de los puntos de partida son los eventos de altas consecuencias (accidentes e incidentes serios)*. El proceso de investigación de accidentes de la autoridad de investigación es de por sí un método reactivo para determinar riesgos. Existen Estados que cuentan con organizaciones con grandes fortalezas y trayectoria en materia de investigación de accidentes que contribuyen con el suministro de datos de seguridad operacional y que han definido taxonomías que pueden ser utilizadas por los Estados para describir un evento determinado. El párrafo 8.4 del *Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación* nos recuerda que: “*Cada Estado establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información obtenida sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles, incluida la información procedente de sus sistemas de notificación de incidentes, y para determinar las medidas preventivas necesarias*”. Las metas inmediatas de un Estado, sin la implementación de un SSP, serían las asociadas a los resultados del comportamiento de los accidentes del Estado. En la espera de las recomendaciones que pudieran surgir de los informes y dependiendo del tiempo que pueda llevar la elaboración de determinado informe, la identificación de causas y su procesamiento, hasta convertirlos en indicadores de seguridad pueden tardar. Este proceso es lento y no es eficiente. Otra estrategia ha consistido en utilizar datos e informes de otros Estados y organizaciones que no necesariamente es el comportamiento real del Estado pero, que son usados como punto de referencia o partida.
- b) *Las bases de datos de eventos de alta consecuencias (accidentes e incidentes serios) analizadas*. El desarrollo de tasas de accidentes e incidentes serios es el denominador común en el desarrollo de indicadores de siniestralidad en cualquier industria. Para la

construcción de tasas, al principio, se requiere la determinación exacta del número de operaciones de vuelo, operaciones en tierra, operaciones de mantenimiento, despachos, etc., sin embargo, la misma se ve dificultada porque muchas organizaciones de la industria no poseen un sistema homogéneo de recolección de datos de sus procesos o los que recolectan los números de operación son personas o unidades organizacionales con propósitos distintos a la seguridad operacional (recaudación, finanzas, turismo, recursos humanos, etc.)

- c) *En la actualidad existen indicadores y metas de seguridad operacional de carácter general.* La OACI a través del USOAP estableció indicadores de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional con base a las auditorías efectuadas que sirven de referencia al Estado para que pueda trazar sus metas mediante planes de medidas correctivas. Igualmente, ya existen metas como lo indica la resolución A37-4, la cual *“Insta a los Estados contratantes, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y las organizaciones internacionales pertinentes, a trabajar con todas las partes interesadas para lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la Hoja de Ruta para la Seguridad operacional a nivel mundial GASR, y a aplicar estas metodologías con miras a **reducir el número e índice de accidentes de aeronaves**”.* EL GASP para el periodo 2008-2011 se trazó la siguiente meta: *“Ninguna región de la OACI tendrá un índice de accidentes\* superior al doble del índice mundial para finales de 2011”.* Si se observa, por ejemplo, los datos suministrados en el GASP 2013, se aprecia que al comparar el trienio 2008-2010 con el período de 2011-2012, los porcentajes relativos de LOC-I, accidentes CFIT y accidentes mortales han disminuido. Por otro lado, indica que las muertes resultantes de accidentes CFIT han aumentado un 30 por ciento (GASP 2013) de todas las muertes en 2011 y 2012, haciendo de esta la categoría de accidente más fatal en el lapso de dos años. Todos los datos antes expuestos son valiosos y pueden medir un comportamiento, no obstante, la disminución no formó parte de un valor o métrica definida por estas iniciativas. No se refleja con claridad si la meta de carácter cuantitativo se alcanzó o no; con el esfuerzo de los Estados y la industria es posible lograr el desarrollo de indicadores de seguridad operacional comunes de carácter regional así como el establecimiento de sus metas.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La implantación del SSP requiere la participación constante de la industria y el Estado. La experiencia venezolana en relación a su implantación ha ofrecido identificar las experiencias que pueden ser consideradas útiles para los grupos de trabajo, organizaciones y Estados interesados.

3.2 Es recomendable abordar el desarrollo de indicadores de seguridad operacional universales por parte de la OACI en estrecha relación con las organizaciones regionales y los Estados, de esta manera se estaría garantizando el desarrollo sustentable del transporte aéreo y evitar conflictos entre Estados por no reconocer los niveles que cada uno ha considerado.

3.3 Se insta al desarrollo de indicadores de seguridad operacional comunes y generar actividades en cada una de las regiones con miras a apoyar a los Estados en la construcción de los mismos. Estas actividades deberían soportar las iniciativas de estandarización de la gestión de la seguridad operacional del GASP, y contribuirían a alcanzar los objetivos del GASP en relación a la implementación de los SSP.