



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



**CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/4)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 3 al 5 de junio de 2014

AVSEC/FAL/RG/4 — NE/15
30/04/14

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

9.2 Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Aviación

SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Presentada por Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO

Al concluir la 25° Reunión del Grupo de Expertos en Seguridad de la Aviación en la conveniencia de alentar a los Estados a introducir un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) en el marco de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), se plantea la posibilidad de desarrollar el estudio de la implementación de este Sistema desde una perspectiva regional.

| | |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Acción: | La acción sugerida se presenta en la Sección 3. |
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Convenio de Chicago• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>• Anexo 19 – <i>Gestión de la Seguridad Operacional</i>• Doc. 8973/8• Doc. 9859• Nota de Estudio AVSECP/25-WP/20• Reporte Final AVSECP/25 |

1. Introducción

1.1 En virtud de la adopción por parte del Consejo de la OACI del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, mediante el cual se dio otro paso hacia la madurez del tema de la gestión de la seguridad operacional y de su integración en el marco general de la gestión proactiva del riesgo del programa estatal de seguridad operacional, los expertos en seguridad de la aviación de Australia, Canadá, Nueva Zelanda y el Reino Unido prepararon y presentaron en la 25° reunión del AVSEC Panel la Nota de Estudio N°20 (AVSECP/25-WP/20) mediante la cual se presentaron los elementos de un sistema de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS).

- 1.2 La mencionada Nota propuso al Grupo de expertos AVSEC:
- a) solicitar al Grupo de Trabajo sobre Textos de Orientación (WGGM) que, basándose en la experiencia internacional creciente, formule orientaciones más claras y prácticas sobre el diseño, implementación y aplicación práctica de un SeMS, como parte del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) de los Estados; y
 - b) solicitar a los Estados que hayan ensayado o implementado un SeMS, o que están interesados en desarrollar uno, que contribuyan a este trabajo.
- 1.3 En consecuencia el Panel manifestó un amplio apoyo para alentar a los Estados a introducir un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) en el marco de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
- 1.4 Asimismo, considerando que varios Estados han reunido una gran experiencia en la aplicación de un SeMS, el Panel de Expertos AVSEC propuso que el Grupo de Trabajo sobre los Textos de Orientación (WGGM) actualice el material de referencia de la OACI correspondientes.

2. Análisis

- 2.1 La República Argentina, tomando nota de la importancia de introducir un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) en el marco de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil, efectuó un estudio sobre el tema, cuya síntesis de adjunta al presente como un **Apéndice**, para consideración de la Reunión.
- 2.2 Es oportuno mencionar que las Reuniones del Grupo Regional AVSEC/FAL/RG OACI/CLAC llevadas a cabo hasta la fecha, no han abordado aún la importancia de incorporar el Concepto de SeMS en los respectivos PNSAC de los Estados miembros.
- 2.3 En este sentido, la discusión y el debate en el ámbito regional sobre esta materia, se pueden considerar como una introducción a las futuras medidas y recomendaciones que serán incorporadas oportunamente al material de referencia de la OACI.
- 2.4 Del mismo modo, el abordaje anticipado del tema, permitirá a las Regiones NAM, CAR y SAM implementar este tipo de Sistema con una antelación que posibilite introducir los ajustes necesarios para su efectivo desarrollo.

3. Acción Sugerida

- 3.1 Se invita a la Reunión a:
- a) analizar la Nota de Estudio presentada, intercambiar criterios y sugerir las medidas que sean pertinentes;
 - b) solicitar a los Estados que hayan ensayado o implementado un SeMS, o que están interesados en desarrollar uno, que contribuyan a este trabajo; y
 - c) Poner a consideración de los Estados la conformación de un Grupo de Trabajo para el desarrollo del tema.
-

APÉNDICE
APROXIMACIÓN AL SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN,
DIFERENCIAS Y SIMILITUDES ENTRE SMS Y SeMS

SMS (Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional)

Se puede considerar al SMS como una aproximación sistemática para la gestión de la seguridad operacional, donde cada proveedor de servicios debe incluir la organización, las líneas de responsabilidad, las políticas, los procedimientos necesarios y su plan de implementación con el fin de asegurar el status operacional dentro del ámbito de sus responsabilidades.

Su objetivo es evaluar y mejorar la gestión de riesgo como así también garantizar la seguridad operacional siguiendo un parámetro universal sugerido en el **Documento 9859** (Manual de Gestión de la Seguridad Operacional) y normado en el Anexo 19 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil “*Gestión de la seguridad operacional*”, el cual establece los fundamentos, objetivos y responsabilidades de los Estados y los proveedores de servicios.

Cada Estado, a través de su **Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)**, deberá implementar un sistema mediante el cual se posibilite la retroalimentación entre los diversos actores. Estos son:

- a) organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronave al prestar sus servicios;
- b) explotadores de aviones o helicópteros autorizados para llevar a cabo actividades de transporte aéreo comercial internacional;
- c) organismos de mantenimiento reconocidos que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial internacional;
- d) organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves;
- e) proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS); y
- f) explotadores de aeródromos certificados.

Cada SMS debería incluir un proceso detallado de identificación de amenazas reales o potenciales para la seguridad operacional, un proceso para definir y aplicar medidas aplicadas para mantener un status, un sistema de observación y evaluación continuo con el fin de detectar falencias en el mismo. Asimismo deberá establecer los principios de su política y objetivos, la gestión de riesgos, el aseguramiento y la promoción de la seguridad operacional.

SeMS (Sistema de gestión de la seguridad de la aviación)

Método concentrado en los riesgos para integrar la seguridad de la aviación en las operaciones cotidianas de una organización y su gestión. Tiene en cuenta los factores humanos, técnicos e institucionales, siendo estos los 3 (tres) aspectos principales que forman parte del complejo sistema.

Cada SeMS debe contar con una administración superior, empleados, cooperación externa y una política de seguridad de la aviación efectiva.

El sistema de gestión toma en cuenta los procedimientos y prácticas exitosas actuales con el objetivo de adoptar las normas de los mismos. Su objetivo principal es planificar la seguridad y determinar las prácticas preventivas.

Para lograr una eficiencia óptima, cada organismo deberá planificar, decidir y actuar en consecuencia. **Cada aspecto del SeMS deberá adaptarse a la estructura** que lo aplica en sus actividades, responsabilidades, prácticas, procedimientos, procesos y recursos. También deberá estar enfocado en cumplir con los SMS y actuar de manera conjunta con el Sistema de Gestión de Riesgo. **El SeMS constituye el marco para la toma de decisiones basado en los riesgos existentes.**

La administración debería considerar un panorama de riesgo total, el cual comprende el sistema, su composición y sus límites con otros sistemas. Por ejemplo: la reducción de riesgo de una parte del sistema puede repercutir en otra.

Sistema de Gestión integrada de Riesgos. Etapas de implementación:

- a) Establecimiento de un marco de gestión (designación de un comité que determine el nivel tolerable de riesgo).
- b) Determinar exposición (búsqueda de causas inmediatas y fundamentales).
- c) Evaluación.
- d) Determinar prioridades.
- e) Analizar controles.
- f) Elaboración de un plan de acción.
- g) Informe.
- h) Control.

Así, la administración encargada de controlar el SeMS debería establecer, aplicar y mantener las metas y objetivos; impedir las amenazas e incidentes; responder y recuperarse rápidamente de los daños sufridos; identificar las oportunidades de mejoras; y llevar a cabo análisis de tendencias y evaluaciones con información obtenida de inteligencia e investigación.

La implementación de un SeMS aporta a los Estados una herramienta para establecer los resultados deseados y las acciones tendientes a alcanzar los mismos.

Misión

Planificar la seguridad y determinar las prácticas preventivas. Los objetivos a cumplir en materia de seguridad de la aviación deberán ser parte integral del plan de gestión de la organización y debería conducir a los cambios necesarios de esta última. Las metas deberían ser simples, claras y especificando las responsabilidades.

Apoyar a la **Gestión de Riesgo**, con el fin de alinear los objetivos, estrategias, medios, conocimientos, etc. La misma debe estar impregnada de un enfoque global, coordinado y sistemático.

Visión

La aplicación de un SeMS tiene el propósito de proveer un método disciplinado, sistemático y concentrado para detectar riesgos, disminuir y posteriormente cerrar las brechas de seguridad crítica e instruye hacia las mejores prácticas de seguridad. Esto ayuda a las demás organizaciones a integrar y manejar los riesgos de seguridad de un modo global, así cada SeMS podrá tratar las amenazas y riesgos detectados de modo preventivo, oportuno y eficaz.

El SeMS aspira a mejorar aspectos que presentan mayor riesgo para la seguridad. El análisis de las causas fundamentales de los incidentes y puntos débiles pondrán en relieve las áreas prioritarias a mitigar. Para ello, son necesarias las auditorías cuyos resultados uniformes pondrán en evidencia las operaciones o sectores que requieran un accionar.

Comparación SMS / SeMS

SMS

- Se enfoca en pérdidas accidentales.
- Los riesgos pueden predecirse y mitigarse con mayor certidumbre.
- Posibilidad de aplicación eficaz por una organización.

SeMS

- Se enfoca en pérdidas intencionales.
- Los riesgos pueden predecirse y mitigarse con menor certidumbre.
- Requiere de mayor cooperación y colaboración.

Dentro de una misma organización, ambos sistemas interactúan. El SMS debe ser la base para un SeMS.