



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Trigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/31)
(La Habana, Cuba, 21 de noviembre de 2018)

Asunto 6: Otros asuntos

➤ **Proceso de gestión de los riesgos de seguridad operacional**

(Nota de estudio presentada por Ecuador)

Resumen

Esta nota de estudio presenta la descripción de un proceso efectivo de gestión de riesgos operacionales realizado por la DGAC de Ecuador utilizando la información provista por múltiples fuentes de datos libremente disponibles para todos los Estados.

1. Antecedentes

1.1 Las normas relativas a la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) datan del año 2006, a lo que luego siguieron las normas relativas a la implantación de los Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP). Desde aquel año, además se han publicado 2 Ediciones del Anexo 19 – Gestión de la Seguridad Operacional, y 4 Ediciones del Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMM). Pese a ello, a nivel global y 12 años más tarde, los proveedores de servicios aéreos y los Estados aún tienen problemas para avanzar con la implantación de dichos sistemas.

1.2 A partir del año 2013, la Oficina SAM creó la Reunión de implantación del SSP, y en su Quinta reunión celebrada en Lima, Perú, del 07 al 11 de noviembre de 2016, se analizó el nivel de implantación del SSP en los Estados SAM. En esta reunión, algunos Estados mostraron mayor avance que otros, por lo que se acordó iniciar la implantación del programa desde el primer elemento de la primera fase de implantación del SSP y buscar un mecanismo para que todos los Estados pudieran avanzar al mismo tiempo. En este sentido Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela expresaron su intención de participar en un proyecto piloto para la implantación del SSP hasta fines de 2018. El proyecto piloto para la implantación del SSP en los Estados de Sudamérica, se lanzó el 16 de marzo de 2017, con los siete (7) Estados antes indicados, posteriormente Guyana, Argentina, Uruguay y Paraguay solicitaron ingresar al proyecto piloto. El objetivo del proyecto piloto es apoyar a los trece (13) Estados SAM para que puedan cumplir con el objetivo y metas del eje de seguridad operacional (SAMSP) de la Región SAM en cuanto a la implantación del SSP, de la siguiente manera:

- a) implantar un SSP sostenible hasta el 2022; e
- b) implantar un SSP efectivo hasta el 2025.

1.3 Durante la Décimo Tercera Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN- Conf/13) mediante la Recomendación 7.1/1 relacionada con la “Toma de decisiones basada en datos”, pretende resaltar la importancia de avanzar en la implementación de los SMS y SSP haciendo uso de **procesos**

simples, que permitan la optimización de recursos y la generación del impulso requerido para alcanzar un cambio organizacional y cultural, hacia una efectiva gestión de los riesgos operacionales.

1.4 De acuerdo con el Doc. 9859 “Manual de Gestión de la Seguridad Operacional”, los Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS), se refieren a los sistemas que permiten la captura, almacenamiento, agregación, y análisis de la información sobre seguridad operacional. En este sentido, el SSP de un Estado puede estar compuesto por varios sistemas o SDCPS que le permitan captar, almacenar y analizar la información de seguridad operacional de distintas fuentes tales como la información capturada por los sistemas de las aeronaves (FDAP), informes obligatorios o voluntarios sobre seguridad operacional, informes de accidentes e incidentes, resultados de las actividades de vigilancia de los Estados, etc.

2. Análisis

2.1 La gestión de los riesgos operacionales (SRM), tiene como objetivo la reducción del riesgo operacional, y depende de la adecuada identificación de peligros, análisis y aceptación/mitigación de los riesgos. Los SDCPS desempeñan un papel fundamental en el proceso, pero es importante tener en cuenta que el producto del SRM, es decir la reducción de los riesgos, debe ser el fin principal y actividad prioritaria, al margen del tipo específico de sistemas que se utilicen en el proceso.

2.2 En el año 2017, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de Pan América (RASG-PA), como resultado de su proceso de análisis de datos de seguridad operacional, identificó un número inusualmente alto de activaciones de los Sistemas de Alerta de Proximidad del Terreno (GPWS) de las aeronaves, durante las aproximaciones para el aterrizaje en el Aeropuerto de la ciudad de Quito.

2.3 Paralelamente, Ecuador, que es parte del proyecto piloto para la implantación del SSP, había conformado el Grupo de Coordinación de Seguridad Operacional de Aviación Comercial, compuesto por representantes de los explotadores de servicios aéreos, aeródromo, proveedores de servicios en tierra, ATS y la DGAC, con la finalidad de intercambiar información sobre seguridad operacional sobre las operaciones en Ecuador.

2.4 EL RASG-PA y la DGAC del Ecuador, realizaron una reunión de intercambio de información en Quito el día 15 de agosto de 2018, para analizar específicamente las aproximaciones al aeropuerto de Quito y las activaciones del GPWS. Esta actividad en particular permitió:

- a) **Identificación del peligro.** – El análisis predictivo de los datos de seguridad operacional del RASG-PA permitió identificar la concentración de activaciones de GPWS durante las operaciones de aproximación a Quito.
- b) **Análisis del riesgo.** - Durante la reunión, se analizó en detalle la información recopilada por las siguientes fuentes:
 - Base de datos FDX provista por IATA
 - Base de datos SIMS provista por OACI
 - Información sobre accidentes e incidentes provista por el área de AIG de la DGAC del Ecuador

- Información sobre las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de Quito, provista por el Servicio Meteorológico de la DGAC del Ecuador.
 - Información sobre operaciones en el aeropuerto de Quito provista por las líneas aéreas.
- c) **Aceptación/Mitigación de los riesgos.** – Del análisis de toda la información se determinó que las aerolíneas locales tienen un conocimiento adecuado de los peligros y riesgos asociados con las aproximaciones en Quito, y que tienen asimismo implementadas medidas de mitigación adecuadas. Se identificó asimismo que los explotadores internacionales están más expuestos a los riesgos debido a la falta de familiaridad con las condiciones locales, y se acordó analizar la implementación de medidas de mitigación adecuadas para ese tipo de operaciones.

2.5 El proceso de identificación, análisis y mitigación llevado a cabo en la reunión, fue posible gracias a la disponibilidad de diversos *sistemas que permiten la captura, almacenamiento, agregación, y análisis de la información sobre seguridad operacional (FDX, SIMS, ECCAIRS, FDAP, etc.)*, vale decir SDCPS.

3. Conclusiones

3.1 Si bien para los Estados la implementación de los SDCPS se ha presentado como un gran desafío en el proceso de implementación de los SSP, existen hoy en día diversas fuentes de información sobre seguridad disponibles para los Estados, que permiten llevar delante de manera eficiente un proceso de gestión de los riesgos.

3.2 Si bien queda claro que los Estados tienen la obligación de implementar los SDCPS que les permita llevar adelante un proceso sostenido y confiable de gestión de los riesgos de seguridad operacional, el ejemplo contenido el 2.4 representa una muestra de una buena práctica para conducir SRM utilizando fuentes de información que actualmente se encuentran disponibles para todos los Estados sin ningún costo.

3.3 El ejemplo incluido en 2.4 describe un proceso simple, que permite la optimización de los recursos disponibles y que genera un impulso dirigido a conseguir la meta de implementación de los SSP.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) Impulsar a los Estados a compartir sus mejores prácticas relacionadas a las actividades de implementación de los SMS y el SSP, y especialmente de aquellas actividades relacionadas con la gestión de los riesgos de seguridad operacional.