

Terminología de la Gestión de la Seguridad Operacional



25 Julio 2012

Este documento ha sido preparado por el Safety Management International Group (SM ICG). El propósito del SM ICG es promover un entendimiento común de los principios y requerimientos de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) / Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP), facilitando su aplicación a lo largo de la comunidad internacional de la aviación.

Entre los miembros del SM ICG se encuentran la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de España, la ANAC (National Civil Aviation Agency) de Brasil, la autoridad de aviación civil de los Países Bajos, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda, la Civil Aviation Safety Authority (CASA) de Australia, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de Francia, la European Aviation Safety Agency (EASA), la Federal Office of Civil Aviation (FOCA) de Suiza, Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), la United States Federal Aviation Administration (FAA) Aviation Safety Organization, la Transport Canada Civil Aviation (TCCA) y la autoridad de aviación civil del Reino Unido (CAA UK). Además la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un observador de este grupo.

Los miembros del SM ICG:

- Colaboran en materias de interés comunes del SMS/SSP
- Comparten lecciones aprendidas
- Fomentan el progreso de un SMS armonizado
- Comparten productos con la comunidad aeronáutica
- Colaboran con organismos internacionales como la OACI y las autoridades de aviación civil que hayan implementado o estén implementando el SMS y el SSP

Para más información en relación con el SM ICG por favor contacte con:

Regine Hamelijnck, SM ICG Chair
EASA
+49 221 8999 1000
regine.hamelijnck@easa.europa.eu

Jacqueline Booth
TCCA
(613) 952-7974
jacqueline.booth@tc.gc.ca

Amer M. Younossi
FAA, Aviation Safety
(202) 267-5164
amer.m.younossi@faa.gov

Carlos Eduardo Pellegrino
ANAC
+55 213 5015 4157
carlos.pellegrino@anac.gov.br

Peter Boyd
CASA
+61 2 6217 1534
peter.boyd@casa.gov.au

O visite:

[http://www.skybrary.aero/index.php/Safety_Management_International_Collaboration_Group_\(SM_ICG\)](http://www.skybrary.aero/index.php/Safety_Management_International_Collaboration_Group_(SM_ICG))

1. OBJETIVO

El propósito de este documento es proporcionar un conjunto común de términos y definiciones relacionados con la gestión de la seguridad operacional para su uso por la comunidad de la aviación civil y para ayudar en la comunicación efectiva y en el intercambio de información sobre seguridad operacional.

2. ANTECEDENTES

Los proveedores de servicios y las autoridades de aviación civil necesitan ambos gestionar los riesgos, aunque la naturaleza y el alcance de los mismos puedan ser diferentes. Por ejemplo, mientras que un proveedor de servicios puede identificar los peligros específicos de su organización, una autoridad de aviación civil puede identificar los peligros asociados a nuevas tendencias en todo el sistema de la aviación, basados en datos agregados de los sistemas de gestión de seguridad operacional de múltiples proveedores de servicios. Por lo tanto, con el fin de permitir que los directivos de cualquier tipo de organización puedan tomar decisiones basadas en el riesgo, estas organizaciones deben poseer y analizar los datos de seguridad operacional con el fin de identificar los peligros que existen en sus sistemas. Por consiguiente, es esencial la utilización de terminología y definiciones comunes para la agregación de estos datos.

3. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta la necesidad de las organizaciones para recopilar, agregar y compartir información de seguridad operacional, los miembros del SM ICG decidieron que era necesario llegar a un acuerdo sobre un conjunto de términos relacionados con la gestión de la seguridad operacional y las definiciones de los mismos. El SM ICG utilizó sus propios expertos así como expertos externos para identificar los términos y definiciones pertinentes relacionados con la gestión de la seguridad operacional. Estos términos y definiciones se han desarrollado a través de un proceso detallado y deliberado.

El proceso ha incluido los siguientes pasos:

- a) La investigación utilizando diversas fuentes para identificar los términos relacionados con la gestión de la seguridad operacional:
 - i. Contenido publicado en inglés de los miembros del SM ICG:
 - U.S. Federal Aviation Administration (FAA)
 - European Aviation Safety Agency (EASA)
 - International Civil Aviation Organization (OACI)
 - Transport Canada Civil Aviation (TCCA)
 - Civil Aviation Authority of New Zealand (CAANZ)
 - Civil Aviation Safety Agency (CASA) of Australia
 - Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Brazil
 - Federal Office of Civil Aviation (FOCA), Switzerland
 - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), France
 - United Kingdom Civil Aviation Authority (UK CAA)
 - ii. Numerosas fuentes más de gestión de la seguridad operacional de la aviación, incluyendo:
 - Eurocontrol
 - Flight Safety Foundation (FSF),
 - SKYbrary
- b) La identificación de más de 600 términos relacionados con la gestión de la seguridad operacional de estas fuentes internacionales
- c) Desarrollo de un proceso basado en la opinión de expertos para la selección de los términos
- d) Comparación de la terminología de gestión de seguridad operacional de las diversas fuentes, de la que un pequeño grupo de expertos del SM ICG seleccionaron los términos clave

- e) Todos los miembros del SM ICG examinaron los términos seleccionados y se acordaron en una lista final.
- f) El SM ICG desarrolló un conjunto de terminología inicial estandarizada y se desarrolló cada término con una o más definiciones. Estas definiciones fueron bien una copia directa, basadas en otras definiciones o eran nuevas definiciones.
- g) Se realizó por un pequeño grupo de expertos del SM ICG una revisión extensiva, la modificación y el perfeccionamiento de las definiciones.
- h) Se realizó un nuevo examen, modificación y perfeccionamiento de las definiciones por todos los miembros del SM ICG.
- i) Después de varias iteraciones fueron aceptadas las definiciones por el SM ICG.

La salvedad para la selección de la terminología era que se limitaba a la terminología en lengua inglesa utilizada en los Programas de Seguridad operacional de la aviación civil del Estado (SSP) y en los Sistemas de Gestión de Seguridad operacional (SMS). Además, el grupo acordó que si un término está definido en un anexo de la OACI, entonces tiene prioridad y será la definición seleccionada para ese término. Por otra parte, el grupo intentó desarrollar definiciones claras, no ambiguas y autorizadas.

En conclusión, este estudio documenta la lista de términos que el SM ICG ha acordado como la más pertinente para la gestión de la seguridad operacional. El SM ICG insta a todos sus miembros y la comunidad de la aviación civil a que se esfuercen por emplear estos términos y definiciones en sus actividades relacionadas con la gestión de seguridad operacional.

4. TERMINOLOGÍA DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

#	Término	Definición	Fuente	Notas
1	Accidente	<p>Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:</p> <p>a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor, <p><i>excepto</i> cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas</p>	OACI Anexo 13	

#	Término	Definición	Fuente	Notas
		<p>destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o</p> <p>b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y — que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, <p><i>excepto</i> por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o</p> <p>c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.</p> <p><i>Nota 1 — Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.</i></p> <p><i>Nota 2 — Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.</i></p> <p><i>Nota 3 — El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.</i></p> <p><i>Nota 4 — En el Adjunto G del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave. Ver también Incidente, Suceso.</i></p>		
2	Acción Correctiva	Acción para eliminar la causa o reducir los efectos de un peligro detectado o de una situación potencialmente peligrosa con el objeto de evitar su repetición.	SM ICG	Adaptado de FAA Advisory Circular (AC) 120-92a Appendix 1
3	Acción Preventiva	Acción realizada con anterioridad para eliminar o mitigar la posible causa o reducir las consecuencias futuras de un peligro.	SM ICG	Adaptado de FAA Manufacturers SMS. Otras fuentes utilizan una definición similar

<i>#</i>	<i>Término</i>	<i>Definición</i>	<i>Fuente</i>	<i>Notas</i>
4	Aeronave	Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.	OACI Anexo 6	
5	Análisis de carencias	Técnica que ayuda a identificar la disparidad entre el estado actual y el futuro deseado.	SM ICG	
6	Análisis de peligros	Análisis realizado para identificar los peligros, los efectos y los factores causales de los mismos que se utiliza para determinar el riesgo del sistema.	SM ICG	Adaptado de Hazard Analysis Techniques for System Safety - Clifton A. Ericson, 2005
7	Análisis de riesgos	Proceso por el que las posibles consecuencias de los peligros se caracterizan objetivamente por su severidad y probabilidad. El proceso puede ser cualitativo y/o cuantitativo.	SM ICG	Adaptado de FAA Monitor Safety/Analyze Data (MSAD) Order 8110.107
8	Argumento de seguridad operacional	Cuerpo de pruebas documentado que proporciona un argumento demostrable y válido de que un sistema es adecuadamente seguro para una aplicación dada y para el medio ambiente durante su vida útil.	UK CAA CAP 760	
9	Aseguramiento de la seguridad operacional	Procesos utilizados para asegurar que los controles del riesgo elaborados en el marco del proceso de gestión del riesgo alcanzan sus objetivos deseados durante todo el ciclo de vida de un sistema. Este proceso también puede revelar peligros no identificados previamente e identificar y evaluar la necesidad de un nuevo control de riesgos, así como la necesidad de eliminar o modificar los controles existentes. Este es uno de los cuatro componentes del SMS.	SM ICG	
10	Avión (aeroplano)	Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.	OACI Anexo 6	
11	Biblioteca de seguridad operacional	Conjunto organizado de registros relacionados con la seguridad operacional, incluyendo los peligros identificados, los sucesos, las medidas adoptadas y las lecciones aprendidas.	SM ICG	
12	Condiciones latentes	Condiciones existentes en el sistema que se pueden desencadenar por un acontecimiento o un conjunto de acontecimientos cuyas consecuencias negativas pueden permanecer en estado latente.	SM ICG	Adaptado de Airport Cooperative Research Program Report 1, Vol. 2

#	<i>Término</i>	<i>Definición</i>	<i>Fuente</i>	<i>Notas</i>
13	Consecuencia	Impacto real o potencial de un peligro que se puede expresar de forma cualitativa y/o cuantitativa. Un evento puede producir más de una consecuencia.	SM ICG	Adaptado de EASA CRD 2009-02c
14	Control del riesgo	Actividades que aseguran que las políticas de seguridad operacional, procedimientos y procesos minimizan el riesgo de un accidente o incidente de aviación.	SM ICG	
15	Cultura de Reporte Abierta	Una perspectiva organizacional que fomenta de forma activa el reporte eficaz en materia de seguridad operacional mediante la definición de un comportamiento aceptable (a menudo errores no intencionados) y un comportamiento inaceptable (como imprudencia, violaciones o sabotajes), y proporciona una protección justa a los informantes.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859
16	Cultura de seguridad operacional	Conjunto duradero de valores, normas, actitudes y prácticas de una organización preocupada por minimizar la exposición de los trabajadores y del público en general a condiciones peligrosas o con riesgos. En una cultura positiva de seguridad se promueve una preocupación, compromiso y obligación de rendición de cuentas en materia de seguridad operacional compartidas.	CASA 3	
17	Descripción del sistema	Descripción del sistema de una organización de aviación incluyendo su estructura, las políticas, comunicaciones, procesos, productos y operaciones para entender los factores críticos con el propósito de identificar los peligros. Se actualiza cada vez que hay un elemento de reciente introducción o cambio de la situación interna o externa que podría afectar el riesgo.	SM ICG	
18	Directivo Responsable	Una persona única e identificable, con responsabilidad final del rendimiento efectivo y eficiente del SMS de la organización. Dependiendo del tamaño y complejidad de ésta, el Directivo Responsable puede ser: a) el Director general (CEO); b) el Presidente del Consejo de Administración; c) un socio; o d) el propietario u otro oficial de la alta dirección.	OACI 9859	
19	Error	Acción no intencionada o inacción de una persona que puede producir desviaciones de los procedimientos aceptados o de las regulaciones.	SM ICG	
20	Evaluación del riesgo	La identificación, evaluación y estimación del nivel de riesgo.	SM ICG	Adaptado de http://www.businesdictionary.com/definition/risk-assessment.html

#	Término	Definición	Fuente	Notas
21	Factores Humanos	Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre el hombre y los componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.	OACI Anexo 6, Parte I, Definiciones	
22	Fallo	Incapacidad de un sistema, subsistema, componente o parte para ejecutar sus funciones dentro de los límites especificados, bajo condiciones especificadas y por una duración determinada.	FAA Safety Handbook, Appendix A	
23	Gestión de la seguridad operacional	Función de la organización que se esfuerza continuamente en identificar todos los peligros para la seguridad operacional y en evaluar y gestionar los riesgos de seguridad operacional asociados a través de un enfoque sistemático que incluye la estructura organizativa necesaria, las obligaciones de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos.	SM ICG	Adaptado de SKYbrary
24	Gestión de los riesgos de seguridad operacional	Proceso utilizado para evaluar el diseño del sistema y verificar que el sistema controla adecuadamente el riesgo. Un proceso formal de gestión de riesgos describe un sistema, evalúa los peligros, analiza los peligros para evaluar el riesgo, y establece controles para gestionar esos riesgos. Este es uno de los cuatro componentes del SMS.	EASA	
25	Gestión del Cambio	Gestión de la implementación del cambio dentro de una organización de una manera planificada y comunicada para reducir al mínimo las consecuencias negativas y maximizar las oportunidades que se presentan.	CASA 3	
26	Gestión del riesgo	Función de la organización que evalúa el diseño del sistema de la organización y verifica que el sistema controla adecuadamente el riesgo. Un proceso formal de gestión de riesgos describe un sistema, evalúa los peligros, analiza esos peligros para evaluar el riesgo, y establece controles para gestionar los riesgos.	SM ICG	
27	Gestor de la Seguridad Operacional	El punto focal e individual responsable de la implantación y mantenimiento eficaz de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.	OACI SMS Framework	
28	Helicóptero	Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales. <i>Nota – Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de “helicóptero”.</i>	OACI Anexo 6, Part III	
29	Identificación de peligros	Proceso que establece una lista de peligros relevantes para la actividad y las causas/amenazas que los pueden provocar.	SM ICG	
30	Incidente	Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o	OACI Anexo 13	

#	Término	Definición	Fuente	Notas
		pueda afectar la seguridad de las operaciones. Ver también <i>Accidente, Suceso</i> .		
31	Incidente grave	<p>Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.</p> <p><i>Nota 1.— La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.</i> <i>Nota 2.— Hay ejemplos de incidentes graves en el Adjunto C del Anexo 13.</i></p>	OACI Anexo 13	
32	Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.	<p>Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.</p> <p><i>Ver también Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.</i></p>	Propuesto OACI Anexo 19	
33	Investigación	Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.	OACI Anexo 13	
34	Lesión grave	<p>Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies) ; o c) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o 	OACI Anexo 13	

#	Término	Definición	Fuente	Notas
		f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.		
35	Matriz de riesgo	Tabla que permite la identificación del nivel de tolerancia de riesgo a través de la combinación de la probabilidad y la severidad.	SM ICG	
36	Mejor Práctica	Método o técnica que ha mostrado sistemáticamente mejores resultados que otros realizados con otros medios, y que es utilizado como referencia.	Business Dictionary	www.businessdictionary.com/definition/best-practice.html
37	Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional	El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un periodo de tiempo determinado. <i>Ver Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.</i>	Propuesto OACI Anexo 19	
38	Nivel aceptable de rendimiento de seguridad operacional	Nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional en un Estado, definido en su Programa Estatal de Seguridad Operacional, o de un proveedor de servicio, definido en su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, expresado en términos de indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.	SM ICG	Definición del SM ICG
39	Nivel de alerta	Nivel o criterio establecido fuera del intervalo normal de funcionamiento o fuera de la región de control que dispara una alerta indicando la necesidad de una evaluación o un ajuste.	SM ICG	
40	Nivel de seguridad operacional	Grado de seguridad operacional de un sistema. Medida de la eficacia de la seguridad operacional de un sistema basada en la probabilidad de que ocurra un incidente tolerable.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859 Section 6.4.6
41	Normas basadas en la actuación	Normas que utilizan un conjunto de métricas de rendimiento para determinar si el sistema está operando de acuerdo con las expectativas del diseño.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859, Sec 6.4, Acceptable Level of Safety (ALoS)
42	Normas Prescriptivas	Normas que especifican los métodos para el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859, Sec 6.4, ALoS.
43	Peligro	Condición que puede causar o contribuir a un incidente o accidente de la aeronave.	SM ICG	

#	Término	Definición	Fuente	Notas
44	Peligro Organizacio - nal	Peligros que se derivan de las políticas de la organización, las prioridades y la manera en que se lleva a cabo el trabajo.	SM ICG	
45	Personal de operaciones	Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional. <i>Nota</i> — Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves, motores y hélices; tripulaciones de cabina, despachadores de vuelo, personal de plataforma y personal de servicios de escala.	OACI Anexo 13	Añadido <i>personal de servicios de escala</i> al OACI Anexo 13 Adjunto E
46	Plan de acción de seguridad operacional	Plan que identifica un conjunto de actividades que se realizarán para lograr un entorno de aviación más seguro.	SM ICG	
47	Plan de Implantación de la Gestión de la seguridad operacional	Plan para la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado o del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) que cumpla con los requisitos reglamentarios y los objetivos de seguridad operacional de la organización, y apoye la prestación eficaz y eficiente de los servicios. El plan de implantación detalla las acciones a realizar, e incluye la asignación de tareas y calendarios.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859
48	Plan de Respuesta ante Emergencias	Procedimiento escrito en el que se trata la estructura organizativa, los sistemas externos / internos, las partes responsables y sus funciones, los procedimientos de comunicación, la seguridad operacional, el equipamiento y acciones a tomar para reaccionar ante un suceso, y asegurarse de que hay una transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las de emergencia.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859
49	Política de seguridad operacional	Enfoque fundamental de una organización para la gestión de la seguridad operacional que se adopta dentro de una organización y además define el compromiso de la dirección de la organización con la seguridad operacional y la visión global de la seguridad operacional. Este es uno de los cuatro componentes del SMS.	FAA AC 150/5200-37	
50	Predictivo	Cualquier método que analiza continuamente la información actual e histórica para predecir posibles sucesos futuros. Ver también <i>Previsor, Reactivo</i> .	SM ICG	
51	Previsor	Cualquier método que busca activamente los riesgos potenciales de seguridad operacional a través del análisis de las actividades de la organización antes de la ocurrencia del mismo. Ver también <i>Predictivo, Reactivo</i> .	SM ICG	

#	Término	Definición	Fuente	Notas
52	Probabilidad	Frecuencia, en términos cuantitativos o cualitativos, con la que un suceso inseguro puede acontecer.	SM ICG	
53	Probabilidad-Extremadamente Improbable	Casi inconcebible que el suceso ocurra.	OACI 9859	
54	Probabilidad-Frecuente	Probable que ocurra muchas veces.	OACI 9859	
55	Probabilidad-Improbable	Muy improbable que ocurra.	OACI 9859	
56	Probabilidad-Ocasional	Probable que ocurra algunas veces.	OACI 9859	
57	Probabilidad-Remoto	Improbable, pero posible que ocurra.	UK CAA Safety Regulation Group (SRG)	
58	Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)	Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la gestión de la seguridad operacional.	Propuesto OACI Anexo 19	
59	Promoción de la seguridad operacional	Combinación de la cultura de seguridad operacional, la formación y las actividades de intercambio de información que apoyan la implementación y operación de un SMS de una organización. Este es uno de los cuatro componentes del SMS.	FAA AC 150/5200-37	Otras fuentes utilizan la misma definición
60	Proveedor de servicios	Una organización dedicada a la entrega de productos o servicios de aviación.	SM ICG	
61	Reactivo	Cualquier método que responde a los sucesos pasados. Ver también <i>Previsor, Predictivo</i> .	SM ICG	
62	Rendimiento en materia de seguridad operacional	Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.	Propuesto OACI Anexo 19	
63	Riesgo	Probabilidad y severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.	Anexo 19 OACI	
64	Riesgo aceptable	Nivel de riesgo que los individuos o grupos están dispuestos a aceptar según los beneficios obtenidos. Cada organización tendrá su propio nivel de riesgo aceptable, dependiendo de sus responsabilidades de cumplimiento legal y regulatorio, su perfil de riesgo, y los objetivos y los impactos en su empresa/organización.	SM ICG	Adaptado de Public Health Encyclopedia , Daniel Krewski, and Shon Harris, Risk Management Guide

<i>#</i>	<i>Término</i>	<i>Definición</i>	<i>Fuente</i>	<i>Notas</i>
65	Riesgo Alto	Nivel de riesgo inaceptable. La actividad no se puede continuar a menos que el peligro se mitigue hasta que el riesgo se reduzca a un nivel aceptable.	SM ICG	Adaptado de FAA System Safety Handbook, Chapter 3
66	Riesgo Bajo	Nivel de riesgo en el que normalmente no es necesaria una gestión de forma activa de los peligros identificados, pero sí que estén documentados	SM ICG	Adaptado de FAA AC 150/5200-37
67	Riesgo Medio	Nivel de riesgo que puede ser aceptable con la revisión por parte de la autoridad competente, pero se requiere el seguimiento y la gestión del mismo.	SM ICG	Adaptado de FAA AC 150/5200-37
68	Riesgo Tolerable	Riesgo que aunque no se ha reducido al nivel deseado sin embargo, una reducción adicional es impracticable o el coste es desproporcionado en relación con la mejora que se ganaría.	SM ICG	Adaptado de OACI 9859 Sección 5.3
69	Seguridad operacional	Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.	Propuesto OACI Anexo 19	
70	Severidad	La magnitud de la pérdida o el daño asociado a las consecuencias de un peligro.	SM ICG	
71	Severidad – Catastrófico	Resultado de múltiples muertes y/o pérdida de la aeronave.	SM ICG	Adaptado de UK CAA SRG
72	Severidad - Insignificante	Consecuencias leves. No tiene efecto en la seguridad operacional.	SM ICG	Mismas fuentes que Severidad - Peligroso
73	Severidad – Mayor	Reducción significativa de los márgenes de seguridad operacional y reducción en la habilidad del operador para responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia. Incidente grave con malestar físico para los ocupantes de las aeronaves, lesiones y daños al equipo.	SM ICG	Mismas fuentes que Severidad - Peligroso
74	Severidad - Menor	No reduce significativamente la seguridad operacional del sistema y las acciones del operador están de acuerdo con sus capacidades. Puede incluir una ligera reducción de los márgenes de seguridad operacional, limitaciones de la operación, ligero aumento de la carga de trabajo, algunas molestias físicas y/o daños menores en el equipo.	SM ICG	Mismas fuentes que Severidad - Peligroso
75	Severidad - Peligroso	Reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, daño físico o carga de trabajo tal que las organizaciones no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa o completa. Lesiones graves o muerte de un pequeño número de ocupantes de la aeronave, personal de tierra, y/o público en general. Daños mayores al equipo.	SM ICG	Adaptado de UK CAA SRG y E.R. Vaidogas Lecture, 2009, Vilnius Gedimino

<i>#</i>	<i>Término</i>	<i>Definición</i>	<i>Fuente</i>	<i>Notas</i>
				Technikos Universitetas
76	Sistema de aviación	Personas, organizaciones, equipo, tecnología y entorno regulatorio que interactúan para permitir el desarrollo, producción, operación, mantenimiento, y formación asociados con la aeronave y los componentes de la aeronave.	SM ICG	
77	Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.	OACI Anexo 6 Parte I definiciones	También Anexos 1, 8, 11 y 14
78	Suceso	Accidente o incidente o cualquier otro evento indeseado relacionado con la seguridad operacional.	SM ICG	Adaptado de CAST/ OACI Common Taxonomy Team http://intlaviationstandards.org/
79	Supervisión	Función realizada por un regulador para garantizar que una organización de aviación cumple y utiliza los estándares relacionados con la seguridad, los requisitos, las normas y procedimientos asociados. Esto también incluye la evaluación de la gestión de la seguridad operacional de una organización.	SM ICG	
80	Supervisión de la Seguridad Operacional del Estado	Función mediante la cual los Estados garantizan la aplicación efectiva de las Normas y Métodos Recomendados y sus procedimientos asociados relativos a seguridad operacional que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y documentos relacionados de la OACI.	SM ICG	Capítulo 3; Apéndice 1
81	Vigilancia	El acto de observar de cerca, evaluar y valorar la eficacia de una organización de manera sistemática, para verificar el cumplimiento de las regulaciones, y la operación de conformidad con sus procedimientos.	SM ICG	Adaptado de FAA Order 8000.369