



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 6 del

orden del día: **Dirección futura**

6.1: Planes y metodologías de implantación

MARCO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

El enfoque de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) contenido en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) representa un enfoque integrado para ocuparse de los retos a que se enfrenta la aviación en materia de capacidad, medio ambiente y rentabilidad hasta el año 2030. Dado que las transiciones y nuevas aplicaciones siguen generando desafíos que deben abordarse, se requiere el mismo nivel de atención e integración para elaborar un marco de seguridad operacional a escala regional y mundial.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para que las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) ayuden a configurar los sistemas de navegación aérea del futuro, como se prevé en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y los conceptos operacionales conexos, es preciso que se cuente con un marco de seguridad operacional sólidamente establecido, no sólo en un Estado como se requiere para los sistemas de gestión de la seguridad operacional, sino que también a escala regional. Un marco de este tipo exige que los Estados y las otras partes interesadas cooperen como nunca antes lo han hecho. Es necesario adoptar decisiones acerca de la manera en que se calculará y evaluará la actuación del sistema (tanto antes como después de las mejoras por bloques); la forma en que la comunidad internacional llevará a cabo la observación del cumplimiento; quién recopilará los datos y realizará el análisis estadístico; qué se medirá en función de indicadores de seguridad operacional y actuación; y cómo repercutirá esto en la elaboración de normas mundiales adecuadas. Es preciso contar con una estructura para resolver éstas y otras cuestiones.

2. ANÁLISIS

2.1 Un marco de seguridad operacional consta de diversos componentes que incluyen un órgano de toma de decisiones, un sistema de notificación regional, observación del cumplimiento y análisis estadístico.

2.2 Los órganos encargados de la toma de decisiones deben definir servicios operacionales y resultados previstos que permitan : garantizar la seguridad operacional regional/mundial; aprovechar los beneficios de las capacidades actuales mediante la implantación de soluciones basadas en tierra; armonizar las normas de comunicaciones y vigilancia, implantar espacio aéreo con comunicaciones y vigilancia basadas en la performance en lugar de procedimientos; seguir la marcha de la implantación y actuación de nuevas tecnologías y procedimientos; facilitar el suministro de servicios de tránsito aéreo, el estado de preparación del explotador, procedimientos comunes para controladores y miembros de la tripulación de vuelo; y facilitar el intercambio de información a escala mundial.

2.3 En mayor o menor medida, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) manejan estos asuntos a escala regional. Sin embargo, los PIRG se crearon cuando la administración de la mayor parte del sistema de aviación estaba a cargo de entidades estatales, en tanto que ahora hay una nueva dinámica en la que numerosos Estados han separado el suministro de servicios de navegación aérea de la función de reglamentación. Asimismo, es preciso reconocer que existe una variedad creciente de partes interesadas, algunas de las cuales son empresas de comunicaciones como en el caso de los proveedores de servicios de comunicación que prestan servicios a otros sectores ajenos a la aviación y que no dependen de ella para ser viables. Debemos considerar si sus planes empresariales concuerdan con las necesidades de la comunidad de la aviación. Por consiguiente, se requiere acrecentar el nivel de colaboración para que todos los proveedores de servicios, los encargados de la reglamentación y la industria avancen.

2.4 Los Estados y las partes interesadas deben considerar el apoyo que se requiere para adaptarse a una flota, operaciones y tecnologías que están en evolución, y que permita avanzar hacia un sistema de navegación aérea mundialmente compatible, como se prevé en el GANP. Específicamente, los Estados deben asegurarse de que los PIRG incluyan la proporción correcta de personal de supervisión de la reglamentación, personal de los transportistas aéreos y personal de servicios de navegación aérea, conjuntamente con especialistas en comunicaciones, vigilancia, matemáticas y navegación. Incluso las regiones comparativamente prósperas tienen ocasionalmente dificultades para financiar estas iniciativas, respecto de las cuales resulta todavía más difícil encontrar recursos con el conocimiento especializado adecuado.

2.5 Se necesita un sistema de notificación regional que sea sólido. Los Estados proveedores de servicios de tránsito aéreo deberían garantizar que la notificación sea adecuada. Los datos de las notificaciones deberían generarse a escala regional y utilizarse para informar de las decisiones de los Estados para instituir mecanismos de atenuación o para implantar nuevos procesos, procedimientos, equipo, instrucción o tecnologías. Esta información se utilizaría además para transmitir las decisiones de los Estados con respecto a la adopción de una ASBU y al correspondiente apoyo después de su implantación. Los organismos regionales encargados de notificación, que se establecieron para recopilar datos a escala regional con el fin de vigilar el espacio aéreo con separación vertical mínima reducida, realizan actualmente parte de esta tarea, pero van a necesitar más recursos para encargarse de las actividades que suponen las ASBU.

2.6 Uno de los prerrequisitos fundamentales de toda integración exitosa es un programa bien concebido de observación del cumplimiento. Con la observación del cumplimiento se facilita la detección de degradaciones en la tecnología, el proceso, o el procedimiento, lo cual permite adoptar las medidas para superar las deficiencias y lograr que el sistema funcione según lo previsto. Éste es un esfuerzo continuo que debe mantenerse durante todo el tiempo que la tecnología, proceso o procedimiento esté vigente en el entorno de la aviación. Sin un programa de observación del cumplimiento eficaz, los usuarios no pueden confiar en la tecnología, proceso o procedimiento, ni aprovechar plenamente los beneficios de sus inversiones.

2.7 ¿Cuán seguro es el espacio aéreo? La correcta categorización de los sucesos notificados es importante, al igual que la fiabilidad del asesoramiento matemático y estadístico para la observación continua de la seguridad operacional mediante la evaluación del riesgo de colisión. En el PIRG de la Región Atlántico septentrional, el Grupo de análisis y el Grupo de trabajo de matemáticos se encargan de esta tarea. Probablemente, ellos también necesiten recursos adicionales para llevar a cabo la labor que requieren las ASBU.

2.8 Asimismo, los encargados de la reglamentación tendrán que estirar presupuestos y recursos cada vez más reducidos para abordar las ASBU. Además de los recursos que requieren las actividades mencionadas, tendrán que encontrar medios responsables y razonables para reconocer la labor en materia de seguridad operacional realizada por otros Estados. Los encargados de la reglamentación necesitarán un plan regional, y tal vez mundial, si quieren facilitar la aviación en lugar de ser un obstáculo.

2.9 En resumen, debemos tener la capacidad de procesar los datos que se recopilan acerca de los sucesos para transformarlos en medidas preventivas. Tenemos que reconocer las nuevas partes interesadas e incluirlas en nuestro proceso de toma de decisiones. Debemos preparar el terreno para que el aprendizaje y el perfeccionamiento sean continuos. Por consiguiente, es preciso que consideremos la composición y la estructura de estos grupos regionales a fin de asegurarnos de que cuenten con recursos suficientes, y con las atribuciones, los métodos de trabajo, la participación y las líneas de actuación adecuadas para elaborar, implantar, mantener y mejorar constantemente y con éxito las estrategias y procesos necesarios para salvaguardar la seguridad operacional de la aviación aumentando al mismo tiempo la capacidad y la eficiencia. El punto de partida debería incluir la ampliación del apoyo estatal a los PIRG; la expansión de las funciones y uso de los organismos de observación regional; la notificación de una amplia variedad de sucesos y acontecimientos; el mejoramiento del contenido de los informes sobre sucesos; y la observación del cumplimiento de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La comunidad de la aviación necesita contar con un foro donde se consideren las cuestiones, la planificación, los fondos y los recursos de un marco de la seguridad operacional, y donde se sienten las bases del éxito de las ASBU. Atendiendo a lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación siguiente.

4. RECOMENDACIÓN

4.1 Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación siguiente:

Recomendación 6/x – Marco de seguridad operacional

Que la OACI incorpore este asunto en el orden del día del próximo período de sesiones de la Asamblea con el fin de garantizar que haya un plan para que las partes interesadas identifiquen las cuestiones, los fondos y los recursos que requiere un marco de seguridad operacional que sentaría las bases para el éxito de las mejoras por bloques del sistema de aviación.