



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.1: Plan estratégico

EL GASP Y LA TOMA DE DECISIONES BASADA EN DATOS

(Nota presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²; y por EUROCONTROL)

RESUMEN

La presente nota de estudio se basa en la experiencia obtenida en Europa con la compartición de información de inteligencia y la identificación de prioridades comunes a nivel regional que están documentadas en un Plan europeo de seguridad aérea. Muchas de las enseñanzas obtenidas en Europa pueden aplicarse para contribuir a futuras ediciones del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a aprobar las recomendaciones que figuran en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) es un documento normativo de planificación y ejecución de carácter estratégico y de alto nivel elaborado conjuntamente con el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750). Ambos documentos promueven la coordinación de las iniciativas internacionales, regionales y nacionales dirigidas a obtener un sistema de aviación civil internacional armonizado, seguro y eficiente.

1.2 El GASP procura ayudar a los Estados y regiones en sus respectivas políticas de seguridad operacional, planificación y ejecución mediante el establecimiento de las prioridades y objetivos mundiales de seguridad operacional, el suministro de un marco para la planificación, cronogramas y textos de orientación y la presentación de estrategias de ejecución así como una Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación. Esta hoja de ruta es un plan de acción elaborado

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Suecia y Reino Unido.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

para ayudar a la comunidad de aviación en el logro de los objetivos del GASP. El GASP establece prioridades específicas tanto a nivel regional como estatal.

1.3 La OACI examina el GASP cada tres años. En 2017 se estableció un grupo de estudio para elaborar la edición 2020-2022. En esta nueva edición se propondrá un ambicioso objetivo general de ausencia de víctimas en las operaciones comerciales para 2030 y más allá de ese año, apoyado por objetivos específicos, metas e indicadores conexos. La edición 2020-2022 reconocerá la importancia del análisis de riesgos de seguridad operacional a nivel nacional y regional, promueve el establecimiento de programas regionales cooperativos de seguridad operacional y destaca la función principal que las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) pueden desempeñar en el logro de los objetivos del GASP.

2. CORRESPONDENCIA DE LAS ESTRATEGIAS MUNDIALES

2.1 El GASP es un importante instrumento para alcanzar ulteriores mejoras de la seguridad operacional a nivel mundial a efectos de enfrentar el previsto crecimiento de los volúmenes de tránsito, permitir la segura integración de nuevas tecnologías y gestionar las amenazas y oportunidades conexas. También se reconocen las actividades de la OACI para asegurar consultas amplias sobre el GASP con Estados y organizaciones de la industria. El intento por lograr el equilibrio correcto entre la creación de capacidades de los Estados y el tratamiento de los riesgos operacionales para la seguridad operacional de la aviación constituye una novedad positiva. La Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, actualizada con una serie de Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI), tiene un considerable valor añadido para apoyar a los Estados y regiones a prepararse para los retos venideros.

2.2 Con arreglo al enfoque sistémico total de la seguridad operacional de la aviación, Europa se ha estado esforzando por asegurar una visión común y una correspondencia de objetivos para el Plan maestro europeo de gestión del tránsito aéreo (ATM) y el Plan europeo de seguridad aérea (EPAS). Se considera que un enfoque coherente y complementario de las infraestructuras ATM y asuntos de seguridad operacional conexas, que involucre a todos los componentes de la aviación civil, proporcionará una mayor eficacia en el logro de los objetivos de seguridad operacional y eficiencia y podría preparar el terreno para un marco unificado de gestión de riesgos de la aviación. Por consiguiente, Europa invita a la OACI a que inicie una correspondencia entre el GASP y el GANP, a partir de la integración fluida de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y la mitigación de las ciberamenazas. Además, con el desarrollo del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), también es necesaria la correspondencia con novedades mundiales en materia de seguridad y protección y la evolución del panorama de amenazas a la aviación civil. Esto contribuirá a garantizar la seguridad operacional óptima de los pasajeros cuando aspectos de seguridad de la aviación y seguridad operacional de ciertos peligros podrían conducir a un enfoque conflictivo, p. ej., ya sea el transporte de baterías de litio o dispositivos electrónicos personales (PED), o las puertas del puesto de pilotaje cerradas con llave y el número de personas en el puesto de pilotaje.

3. TOMA DE DECISIONES BASADAS EN RIESGOS

3.1 Mediante su Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), la OACI comunicó el tipo de función que las organizaciones regionales deberían desempeñar. Europa, habiendo obtenido considerable experiencia en la gestión de la seguridad operacional y la eficiencia mediante cooperación regional y economías de escala, apoya a la OACI en estas actividades y destaca el valor añadido que las RSOO pueden aportar a sus Estados miembros, a la industria y a la forma en que pueden apoyar iniciativas de la OACI, en particular en la aplicación de la visión GASP y las misiones conexas a nivel regional.

3.2 El EPAS da origen a un enfoque común en aspectos regionales de la seguridad operacional de la aviación como continuación de la labor europea de mejoramiento de dicha seguridad y

para cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. También crea una plataforma común para identificar y compartir prácticas de seguridad operacional positivas. Este enfoque regional complementa las actividades nacionales ofreciendo un medio más eficiente para gestionar la seguridad operacional en el sistema de aviación europeo. La Oficina Europa (EUR) de la OACI inició el proceso de definir un Plan regional de seguridad operacional de la aviación para la Región Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) basado en el EPAS.

3.3 A nivel europeo, la identificación de aspectos de seguridad operacional y la mitigación de los riesgos conexos se llevan a cabo en coordinación con los Estados y la industria, que son parte de un sistema de aviación único. Las prioridades del EPAS corresponden a las identificadas en el GASP. El núcleo central de este proceso es la compartición de información de inteligencia sobre seguridad operacional a nivel europeo, a efectos de desarrollar una comprensión común de los riesgos de seguridad operacional y aplicar un enfoque estructurado, combinando los panoramas de riesgo de los Estados europeos y la industria, para apoyar la toma de decisiones a nivel de la Unión Europea. A nivel mundial, se sugiere para aportar al GASP un enfoque estructurado similar que combine los panoramas de riesgo nacionales y regionales. Dicha información de inteligencia sobre seguridad operacional no solo debería obtenerse de sistemas tradicionales de notificación de seguridad operacional, sino también a partir de sistemas automáticos de captación de datos, incluyendo los programas de análisis de datos de vuelo. Además, el GASP debería proporcionar un marco común para que los Estados puedan tratar cuestiones emergentes³.

3.4 La recolección y análisis de datos constituye el principal elemento habilitante para una información de inteligencia sobre seguridad operacional viable que se introducirá en el EPAS y el GASP. Es de fundamental importancia que la comunidad de aviación aproveche las nuevas tecnologías de información que hacen posible la recolección y posterior análisis de las enormes cantidades de datos generados por la industria de la aviación. Es igualmente importante asegurar que la recolección y análisis de esos datos se llevan a cabo en colaboración proporcionando al mismo tiempo el necesario nivel de protección de los datos y la información de seguridad operacional (principios de cultura de equidad). Las RSOO, los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y el surgimiento de sistemas regionales de recolección de datos (como el programa Data4Safety de Europa) pueden ser los puntales de confianza para recoger y analizar datos brutos. La compartición de información sobre seguridad operacional (no de datos brutos) y de información de inteligencia correspondiente podrían apoyarse mediante instrumentos especiales elaborados por la OACI que podrían posteriormente organizarse a nivel internacional, para apoyar al GASP.

3.5 Finalmente, el enfoque propuesto en el GASP, si bien promueve la iniciativa de “Ningún país se queda atrás” (NCLB), debería ser más ambicioso en la motivación de mejoras continuas en aquellos Estados que hayan alcanzado los objetivos de 2017 a corto plazo establecidos en el GASP 2017-2019. Debería alentarse a dichos Estados a alcanzar objetivos a un ritmo más rápido para generar más ventajas a corto y largo plazo para la seguridad operacional de la aviación. Además, esto llevaría al logro de sistemas y procesos más avanzados para la gestión de la seguridad operacional de la aviación, incluyendo experiencias y enseñanzas valiosas obtenidas que podrían posteriormente compartirse con otros Estados para que las adopten, todo ello en el marco de la iniciativa NCLB. En forma más general, un proceso sistemático de análisis y control para identificar y compartir prácticas positivas de seguridad operacional debería constituir una parte integral del GASP.

4. NIVEL ACEPTABLE DE RENDIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

4.1 El GASP alienta a los Estados a que implanten un Programa estatal de seguridad operacional (SSP) eficiente y sostenible con arreglo a las normas del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*. Como parte de la implantación del SSP, los Estados deberán establecer el nivel aceptable de

³ Véase AN-Conf/13-WP/46.

rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) que ha de alcanzarse mediante sus SSP. No obstante las definiciones inherentemente circulares de rendimiento de la seguridad operacional, indicadores de rendimiento de la seguridad operacional y sus objetivos conexos establecidos en el Anexo 19, la experiencia alcanzada en Europa indica que los Estados tienen dificultades en aplicar el concepto ALoSP. En particular, la idea de definir un objetivo aceptable de proporción de sucesos de seguridad operacional podría interpretarse como si dichos sucesos que involucren daños y lesiones fueran aceptables. Por consiguiente, pedimos a la OACI que trabaje con los Estados para continuar aclarando las expectativas sobre la forma en que esta norma debería aplicarse, en particular la forma en que el ALoSP se relaciona con los objetivos y metas del GASP, y la forma en que el ALoSP puede demostrarse en el contexto regional, para promover una comprensión común del rendimiento en materia de seguridad operacional, su medición y gestión, a escala mundial.

4.2 En este contexto, pedimos a la OACI que continúe elaborando, en cooperación con los Estados, el concepto de margen de seguridad operacional. El margen de seguridad operacional debería basarse en una gama más amplia de datos de seguridad operacional y de exposición, que hagan posible el establecimiento de prioridades más sólidas en las medidas de seguridad operacional.

5. ENFOQUE BASADO EN LA PERFORMANCE PARA LA ELABORACIÓN DE SARPS

5.1 Las reglas de carácter prescriptivo y la vigilancia conexas han permitido alcanzar resultados sumamente importantes en el pasado. No obstante, a medida que el sistema de aviación se vuelve cada vez más complejo en un mercado dinámico, el establecimiento de normas y prácticas de vigilancia debería evolucionar para basarse cada vez más en la performance. Esto permitirá apoyar la innovación que a su vez mejorará la eficiencia y motivará la marcha hacia la consecución o superación de los objetivos de seguridad operacional del GASP.

5.2 Con la introducción de la gestión de la seguridad operacional, la instrucción basada en las competencias y la gestión del riesgo de fatiga, la OACI avanza gradualmente hacia un enfoque más basado en la performance para complementar en forma apropiada los actuales instrumentos prescriptivos. Un sistema que tenga en cuenta diferencias en los niveles de performance y que origine incentivos para que las partes interesadas avancen hacia los niveles más elevados de performance de seguridad operacional apoyará la implantación de nuevas tecnologías y fomentará las capacidades de gestión de riesgos de seguridad operacional y de la performance en los Estados y en la industria. Por consiguiente, invitamos a la OACI que continúe elaborando SARPS que habiliten un enfoque basado en la performance y que adapte, en consecuencia, el Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

6. CONCLUSIÓN

6.1 Se invita a la Conferencia a aprobar las recomendaciones siguientes:

Que la Conferencia:

- a) reconozca la labor de la OACI en la elaboración de la edición 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) en coordinación con los Estados y la industria y subraye el valor añadido que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) pueden aportar al Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS), fortaleciendo la cooperación regional para fomentar las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de gestión de riesgos;
- b) pida a la OACI que intensifique sus esfuerzos para establecer una visión común para la correspondencia entre el GASP, el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y el recientemente elaborado GAsEP, así como para asegurar que el

GANP y el GASP son coherentes y complementarios, especialmente teniendo en cuenta la evolución prevista de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- c) pide a la OACI que aliente a aquellos Estados que han alcanzado el objetivo 2017 a corto plazo del GASP 2017-2019, a que continúen verificando con carácter periódico su aplicación, mantengan actualizados sus programas y planes de seguridad operacional y se esfuercen por alcanzar mejoras continuas;
- d) aliente a los Estados a que compartan sus panoramas de riesgo a nivel mundial para crear una comprensión común de dichos panoramas de riesgo e implantar un enfoque estructurado para combinar los panoramas de riesgo nacionales y regionales a nivel mundial;
- e) pide a la OACI que elabore instrumentos que permitan habilitar nuevos integradores de datos regionales dentro de las RSOO o grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a efectos de compartir información y datos de inteligencia sobre seguridad operacional a nivel mundial, para apoyar las futuras prioridades del GASP;
- f) pide a la OACI que promueva una comprensión común del rendimiento en materia de seguridad operacional, su medición y gestión; y en este contexto continúe elaborando el concepto de margen de seguridad operacional introducido en el GASP, en cooperación con los Estados; y
- g) pide a la OACI que avance gradualmente hacia un enfoque más basado en la performance en términos de establecimiento de normas y métodos recomendados (SARPS) y vigilancia universal.