



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

6.1.2: Facilitación del seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional; objetivos, metas e indicadores en la edición 2020-2022 del GASP

RECOMENDACIONES RELATIVAS AL INDICADOR DE MARGEN DE VIGILANCIA
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL INCLUIDO EN EL PLAN GLOBAL
PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP)

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se propone que la OACI elimine el uso del margen de vigilancia de la seguridad operacional (SOM) como un indicador y/o meta en el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP), y lo sustituya por otro.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación que figura en el párrafo 2.7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones, adoptó la Resolución A39-12, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea* en la que reconocía la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que se presenta en el proyecto de edición 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (Doc 10004, GASP), proporciona un plan de acción que permite ayudar a la comunidad de la aviación a lograr las metas presentadas en el GASP.

1.2 La finalidad del GASP es reducir los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan, por medio de orientaciones que promueven la elaboración de una estrategia armonizada de seguridad operacional y la ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. El GASP procura mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial mediante la toma de decisiones basadas en datos.

2. ANÁLISIS

2.1 La edición 2020-2022 del GASP, introduce un nuevo parámetro de medición denominado margen de vigilancia de la seguridad operacional (SOM). El SOM es la diferencia entre el índice de implementación efectiva (EI) de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional y el índice mínimo de EI para ese Estado. El índice mínimo de EI es el valor producido por una regresión lineal global del tráfico frente a la EI, aplicada al tráfico del Estado. Esencialmente, este parámetro de medición es el índice medio de EI del tráfico ponderado. La finalidad de este nuevo indicador es evaluar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Esta evaluación tiene por objeto ayudar a la OACI y a los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a priorizar sus recursos.

2.2 Los Estados Unidos apoyan plenamente la finalidad del GASP y el desarrollo de otro indicador que ayude a la OACI y a los RASG a priorizar sus recursos. En este momento, el SOM tiene varias deficiencias que se detallan a continuación, por lo cual no se debería utilizar como indicador en el GASP.

2.3 El concepto de SOM puede tener la consecuencia involuntaria de llevar a que un Estado con un margen positivo crea que tiene más capacidad de vigilancia de la que necesita. Por ejemplo, algunos Estados tienen actualmente índices de EI que son casi el doble de los índices de EI identificados por la herramienta SOM. Considerando las limitaciones de recursos, un Estado con un SOM altamente positivo podría concluir razonablemente que debería desviar los recursos destinados a la seguridad operacional de la aviación a otras áreas. Este resultado no sería congruente con las metas del GASP.

2.4 El SOM depende de los volúmenes de tráfico. Por consiguiente, es probable que el margen de un Estado cambie con el tiempo aunque su capacidad de vigilancia siga siendo la misma. Un cambio positivo a lo largo del tiempo no indica necesariamente un cambio positivo en la capacidad de vigilancia de un Estado. Un Estado también puede mejorar su SOM si el volumen de tráfico disminuye de un período a otro sin que por ello haya mejorado su capacidad de vigilancia. Además, los índices SOM suponen una relación lineal entre el tráfico aéreo y los requisitos de vigilancia, pero no se ha llegado a un consenso al respecto.

2.5 El GASP se basa en el SOM como indicador de tres de las 11 metas, lo que puede tener consecuencias no deseadas.

2.5.1 En la Meta 2.2 se insta a todos los Estados a que obtengan SOM positivos. Sin embargo, a medida que aumenta el tráfico, la meta que un Estado debe alcanzar para lograr un margen de seguridad operacional positivo también seguirá aumentando. Esta meta en constante cambio añade incertidumbre a los procesos de planificación de los Estados con escasos beneficios perceptibles.

2.5.2 En la Meta 4.1 se insta a los Estados con SOM negativos a que soliciten asistencia a otros Estados u organismos de vigilancia. Debido a que el SOM no es un indicador fiable de la eficacia de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado, esta meta podría llevar a que Estados con sistemas de vigilancia más capaces y con índices de EI más altos soliciten ayuda a Estados con sistemas menos capaces e índices de EI más bajos para alcanzar la Meta 4.1. Esto no constituye una asignación eficaz de los recursos de ninguno de los dos Estados.

2.5.3 En la Meta 4.3 se insta a los Estados con un SOM positivo [y un programa estatal de seguridad operacional (SSP) eficaz] que dirijan activamente las actividades de gestión de riesgos de seguridad operacional de los RASG. Sin embargo, un Estado puede tener un índice de EI bajo y aun así tener un SOM positivo. Esta meta podría incentivar a un Estado a buscar el liderazgo en actividades que no es capaz de dirigir eficazmente.

2.6 A los Estados Unidos les preocupa el hecho de que la utilización del SOM, tal como figura en el último proyecto del GASP, presenta numerosas deficiencias para ser un medio eficaz de medir el rendimiento en materia de seguridad operacional en el marco del GASP. La incorporación del SOM en su estado actual socavaría gravemente la eficacia del GASP, puesto que los Estados no pueden confiar en sus resultados.

2.7 Los Estados Unidos sugieren que la OACI modifique el GASP como sigue:

- a) eliminar el SOM como indicador del GASP; y
- b) utilizar las recomendaciones del Grupo de expertos de la OACI para efectuar un examen estructurado del CMA del USOAP a fin de utilizar un índice de EI basado en preguntas del protocolo sobre aspectos prioritarios y un índice de implementación EI, además del índice general de EI. Esta combinación de índices permitiría conocer mejor el sistema de vigilancia de la seguridad operacional de cada Estado. La utilización del índice de EI revisado como base debería indicar con claridad hacia dónde deben dirigirse los recursos regionales.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a recomendar que el Grupo de estudio de la OACI sobre el GASP elimine el SOM como un indicador y/o meta y lo sustituya con el parámetro de medición que se propone en el párrafo 2.7.

— FIN —