



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

PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

(Presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene por objetivo expresar el firme apoyo de Estados Unidos a la continua evolución del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004). El GASP sirve de propósito fundamental para la alineación de los esfuerzos orientados al mejoramiento de la seguridad operacional en todo el mundo. Desde su creación en 1997, el GASP ha evolucionado para priorizar áreas en las que se pudiera obtener el más alto impacto en la seguridad operacional. Estados Unidos propone las siguientes recomendaciones para consideración de la Decimotercera Conferencia de navegación aérea.

Medidas propuestas: Se invita a la Conferencia a:

- a) apoyar la revisión propuesta del GASP para el trienio 2010-2012;
- b) priorizar el desarrollo de una cultura de seguridad operacional sostenible a fin de posibilitar mejoras continuas en el ámbito de la seguridad operacional con el apoyo de las partes interesadas;
- c) promover una mayor integración y coordinación entre los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) cerciorándose a la vez de que cada uno mantenga sus funciones independientes;
- d) seguir apoyando la implantación de la gestión de la seguridad operacional por los Estados y la industria;
- e) apoyar el trabajo de la OACI para identificar preguntas del protocolo del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) con énfasis en aquellas que indiquen vigilancia directa y eficaz de la seguridad operacional; y
- f) recomendar que la OACI vuelva a evaluar el indicador de rendimiento propuesto en la revisión del GASP.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Estados Unidos apoya decididamente la evolución continua del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) como el marco de alto nivel para reforzar la seguridad operacional en todo el mundo. Las prioridades del GASP deberían seguir centrándose en reducir el índice mundial de accidentes y en el mejoramiento continuo de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2 Como plan estratégico de alto nivel de la OACI, los Estados y las partes interesadas para evaluar el mejoramiento del desempeño en materia de seguridad operacional de la aviación, es importante que la manera y los mecanismos de medición sean efectivos, precisos y capaces. Por consiguiente, es urgente que se trate la revisión propuesta de la medición del desempeño para la siguiente versión del GASP para tener la seguridad de que los Estados y las partes interesadas puedan confiar en los resultados.

1.3 La clave para el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación es crear una cultura sostenible de seguridad operacional mediante un intercambio abierto y transparente de información y datos sobre seguridad operacional entre los Estados y la comunidad de la aviación. La cultura de seguridad operacional no es sólo una serie de programas y no se puede simplemente “establecer” o “implantar”. Una cultura de seguridad operacional requiere de un intercambio abierto y transparente de información, cooperación y confianza mutuas. Una cultura normativa basada en la justicia es esencial para construir programas de presentación de informes y de compartición de datos sobre seguridad operacional eficaces y no punitivos.

1.4 A nivel mundial el GASP procura mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante este enfoque; concretamente mediante la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional, alentando a la colaboración, protegiendo los datos de seguridad operacional, promoviendo la compartición y el intercambio de información sobre seguridad operacional y la toma de decisiones basada en los datos.

2. ANÁLISIS

Cultura de seguridad operacional en evolución

2.1 A principios de la década de los 70, Estados Unidos estableció un marco para que la comunidad de la aviación compartiera datos sobre seguridad operacional en un entorno no punitivo, comenzando con el Sistema de notificación sobre seguridad operacional y continuando con programas como el Programa de acción para la seguridad operacional, Programa de acción para la seguridad operacional del tránsito aéreo, Programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo y el Programa de notificación sobre divulgación voluntaria^[*].

2.2 La FAA y la industria establecieron el Equipo sobre seguridad operacional de la aviación comercial, el Comité de dirección conjunto de la aviación general, el Equipo de seguridad operacional de helicópteros de Estados Unidos, el Equipo de seguridad operacional de sistemas de aeronaves no tripuladas, y el Programa de análisis y compartición de información sobre seguridad operacional^[†]. Estas asociaciones entre el gobierno y la industria se crearon para aumentar la seguridad pública mediante la adopción de una estrategia integrada, basada en datos, para reducir el riesgo de fatalidad en los viajes aéreos comerciales y en la aviación general. Sus esfuerzos se centran en el análisis y la compartición de datos sobre seguridad operacional, identificando y comprendiendo los riesgos antes de que se produzcan accidentes o incidentes.

[*] N de T: nombres de los programas en inglés: *Aviation Safety Action Program, Air Traffic Safety Action Program, Flight Operations Quality Assurance and the Voluntary Disclosure Reporting Program.*

[†] N de T: nombres de los programas en inglés: *Commercial Aviation Safety Team, the General Aviation Joint Steering Committee, the U.S. Helicopter Safety Team, the Unmanned Aircraft Systems Safety Team, and the Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program*

2.3 Todos estos programas de seguridad operacional esenciales mencionados fueron controvertidos cuando se crearon. Hoy en día los programas y el enfoque con respecto a la reglamentación y la seguridad operacional de la aviación son parte de las mejores prácticas recomendadas internacionalmente. El éxito de estos programas de seguridad operacional voluntarios ha demostrado que un enfoque colaborativo, apoyado por una cultura positiva con respecto a la seguridad operacional, proporciona los niveles más elevados de cumplimiento de la reglamentación, la identificación más efectiva de los peligros, y la gestión más eficiente de los riesgos.

Colaboración regional

2.4 Debido a los entornos operativos particulares de cada región de la OACI, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) son idóneos para ayudar a los Estados a identificar y mitigar los riesgos de seguridad operacional en las regiones. Por lo tanto, es importante que las regiones de la OACI tengan la oportunidad de examinar la propuesta de revisión del GASP antes de que sea sometida al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019.

2.5 No hay que subestimar la importancia de la colaboración regional para garantizar que el GASP sirva de apoyo al mejoramiento continuo. Estados Unidos apoya la colaboración e integración mejoradas entre los grupos regionales establecidos para mejorar la seguridad operacional, los RASG, y los grupos regionales establecidos para apoyar la navegación aérea, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Las metas y objetivos establecidos inicialmente para cada grupo no deben alcanzarse acosta de otros grupos; todos cumplen papeles esenciales y funciones diferentes que deberían permanecer intactos. Sin embargo, tanto los PIRG como los RASG podrían incrementar su efectividad mejorando sus esfuerzos de coordinación en áreas de interés común en el ámbito de la seguridad operacional.

2.6 El éxito de varios de los RASG en la reducción de accidentes en las regiones ha dependido y seguirá dependiendo de la colaboración entre el gobierno y la industria, que ha dado lugar a la compartición de información sobre seguridad operacional y a la mitigación efectiva de los riesgos. Los resultados de esta colaboración se hacen evidentes con el establecimiento de asociaciones entre el gobierno y la industria que influyen en el cambio y la identificación e implantación de innumerables mejoras de seguridad operacional identificadas por los RASG. A fin de mantener el valor y la utilidad de los RASG en la reducción de accidentes en las regiones, la OACI y los Estados han de mantener y apoyar el éxito continuo de los mismos y su estructura actual.

Gestión de la seguridad operacional

2.7 Estados Unidos apoya firmemente el énfasis continuo en la implementación de la gestión de la seguridad operacional por los Estados miembros y la industria. La gestión de la seguridad operacional es el paraguas bajo el cual se reúnen todos los esfuerzos de manera cohesiva para mejorar la seguridad operacional general del sistema. Los Estados y la industria deberían concentrar esfuerzos en la aplicación y el mejoramiento de la gestión de la seguridad operacional en todo el sistema de aviación asumiendo bases firmes y constantes de vigilancia de la seguridad operacional.

CMA del USOAP

2.8 El Programa universal de auditoria de la seguridad operacional de la OACI, a través del enfoque de observación continua ofrece metodologías para observar y medir las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. La iniciativa reciente adoptada por la OACI para identificar preguntas del protocolo (PQ) fundamentales y prioridades alienta a los Estados a concentrar sus esfuerzos en áreas de beneficios directos para la seguridad operacional. La implementación efectiva y el mantenimiento continuo de los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional

constituyen la base de un Programa estatal de seguridad operacional (SSP) integrado, encaminado a servir de marco de gestión sistémica para la toma de decisiones sobre seguridad operacional.

Medición del rendimiento en el marco del GASP

2.9 Estados Unidos apoya el desarrollo continuo de los indicadores del GASP que se mencionan en la nota de estudio AN-Conf/13-WP/65, incluyendo la sustitución del índice del 60% de implementación efectiva (EI) por preguntas del protocolo (PQ) fundamentales acerca de la vigilancia de la seguridad operacional, junto con la elaboración e implementación de un SSP.

2.10 Sin embargo, debería reevaluarse la propuesta de introducción del margen de vigilancia de la seguridad operacional (SOM) como medida del rendimiento en el marco del GASP. Los mecanismos de datos y análisis empleados para desarrollar el margen de vigilancia no son transparentes y no parece que proporcionen una medida exacta de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, que es la intención de un parámetro de medición del rendimiento. Por consiguiente, Estados Unidos recomienda que se evalúen indicadores de rendimiento más aptos. La incorporación del SOM en su forma actual socavaría en gran medida el rendimiento en el marco del GASP, puesto que los Estados no pueden confiar en sus resultados.

2.11 En lugar de esto, Estados Unidos recomienda enfáticamente las propuestas del Grupo de expertos para la revisión de la estructura del CMA del USOAP (GEUSUR) 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 para conocer mejor el sistema de vigilancia de la seguridad operacional de cada Estado.

Problemas emergentes de seguridad operacional – novedades

2.12 La edición 2017-2019 del GASP se refiere al seguimiento mundial de vuelos, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, transporte espacial y zonas de conflicto como prioridades emergentes y no como cuestiones emergentes de seguridad operacional (como se describe en la nota de estudio AN-Conf/13-WP/12). La introducción de esta expresión (cuestiones emergentes de seguridad operacional) para describir posibles nuevas tecnologías, posibles políticas públicas o un nuevo concepto o idea en la versión 2020-2022 del GASP da pie a la posible conclusión de que las novedades no operarían en forma segura en el espacio aéreo. Además, la clasificación de cuestión emergente de seguridad operacional pone a las novedades al mismo nivel de las zonas de conflicto. Las novedades traen nuevas tecnologías e innovaciones, mientras que las zonas de conflicto traen destrucción. En el caso del transporte espacial comercial, no hay evidencias que sugieran que este modo no sea seguro actualmente, ni hay evidencia alguna que sugiera que en el futuro será menos seguro. Por consiguiente, Estados Unidos recomienda que se reevalúe aún más el uso de la terminología aplicada a novedades, nuevas tecnologías, políticas públicas, conceptos e ideas como se describe en la nueva edición del GASP.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Estados Unidos recomienda que la Conferencia de Navegación Aérea convenga en la revisión propuesta del GASP teniendo en cuenta las recomendaciones antes mencionadas.