



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 7 del
orden del día:

7.1:

Riesgos de seguridad operacional

Facilitación de la toma de decisiones basada en datos para apoyar la
información de inteligencia sobre seguridad operacional como respaldo a la
gestión de riesgos de seguridad operacional

FACILITACIÓN DEL INTERCAMBIO DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL A
ESCALA INTERNACIONAL PARA PROMOVER UNA GESTIÓN DE RIESGOS EFICAZ

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se subraya la necesidad de seguir elaborando orientaciones relativas al intercambio de datos de seguridad operacional entre los usuarios del sistema de aviación, y en particular, con las organizaciones encargadas del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, con objeto de promover una gestión de riesgos eficaz.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a aprobar la recomendación que figura en el párrafo 3.1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional* se establece la responsabilidad en materia de gestión del riesgo de las organizaciones encargadas del diseño de tipo o la fabricación de aeronaves. La toma de decisiones basadas en el riesgo constituye el fundamento de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). A medida que aumenta la complejidad del sistema de aviación y su grado de interconexión en un entorno mundial, es necesario tener en cuenta esas características sistémicas a los efectos de gestión del riesgo. La notificación oportuna y exhaustiva de datos de seguridad operacional a las organizaciones encargadas del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves es primordial para lograr una gestión eficaz del riesgo en los sistemas de aviación actuales, así como en los futuros.

1.2 En la reunión del Equipo de gestión de la certificación (CMT) con varias administraciones que tuvo lugar en septiembre de 2015, la Administración Federal de Aviación (FAA)

propuso un proyecto de colaboración para comparar y analizar los procesos de toma de decisiones sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicados por la *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC) de Brasil, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la FAA y el Organismo de Transporte y Aviación Civil de Canadá (TCCA). Dicho proyecto sirvió de complemento de un documento presentado por Estados Unidos en la Conferencia de alto nivel de la OACI sobre seguridad operacional celebrada en 2015, en la que se propuso la adopción de una serie de medidas encaminadas a promover la armonización de los procesos y métodos de toma de decisiones sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad basados en el riesgo, con objeto de apoyarse en mayor medida en las decisiones adoptadas por el Estado de diseño.

1.3 El CMT elaboró un documento para la definición de las tareas del proyecto destinado a promover el "intercambio ininterrumpido de datos operacionales". En la definición de las tareas se reseñan los miembros, objetivos, resultados esperados e hitos relativos a un equipo de representantes de administraciones designado "Equipo de evaluación continua de la seguridad operacional (COSET)". El CMT, en el marco de la labor del COSET, analiza los beneficios y las medidas que cabe adoptar en relación con lo siguiente:

- a) la mejora de la notificación de datos de seguridad operacional a escala mundial a los titulares de los diseños de tipo;
- b) el fomento de la comunicación entre los Estados sobre cuestiones relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- c) el establecimiento de un marco para la comunicación de los resultados de las decisiones sobre la evaluación de riesgo en materia de seguridad operacional para la aviación, y el intercambio de datos de seguridad operacional conexos; y
- d) la facilitación de la aceptación mutua de directivas de aeronavegabilidad.

2. ANÁLISIS

2.1 Los conceptos anteriormente señalados son pertinentes para todos los Estados, habida cuenta de que las organizaciones encargadas del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, así como las que explotan varios tipos de aeronaves de Estados de diseño diferentes, son responsables de la gestión del riesgo asociado a esas aeronaves. El aprovechamiento de esas mejoras de seguridad operacional requiere que el titular del diseño de tipo y el fabricante de la aeronave posean suficientes datos de seguridad operacional para respaldar una toma de decisiones eficaz basada en el riesgo.

2.2 Muchos titulares del diseño de tipo cuentan con eficaces procesos de gestión del riesgo aplicados a sus sistemas de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Sus recursos, capacidades y conocimientos en relación con sus productos deberían proporcionar a los Estados la seguridad necesaria para determinar y analizar problemas de seguridad operacional, siempre y cuando se disponga de suficientes datos de seguridad operacional. La notificación de sucesos y vulnerabilidades sobre seguridad operacional respecto de todas las operaciones en un sistema de aviación de alcance mundial permite mejorar la eficacia del análisis del riesgo, promover una gestión del riesgo dinámica y fomentar la confianza en las decisiones sobre aeronavegabilidad.

2.3 Las directivas de aeronavegabilidad se elaboran con frecuencia a raíz de la notificación de un suceso específico. Ciertos sucesos pueden tener lugar en un Estado de matrícula que difiere del Estado de diseño del titular del diseño de tipo, posibilidad que se da con frecuencia. Por otro lado, a medida que el alcance del sistema de aviación es cada vez más internacional, es muy probable que determinados tipos de flotas se exploten en su mayor parte fuera del Estado de diseño. Ello puede generar

una gran cantidad de datos operacionales que no se ponen a disposición del titular del diseño de tipo ni del fabricante de aeronaves.

2.4 Al no disponer de esos datos primordiales sobre seguridad operacional, el titular del diseño de tipo carece de una visión global de los problemas de seguridad operacional que podrían afectar a sus productos; a raíz de ello, puede producirse:

- a) una detección tardía de problemas de seguridad operacional;
- b) un efecto adverso en el análisis estadístico de las probabilidades asociadas a la toma de decisiones basada en el riesgo; y
- c) una incapacidad para determinar problemas de seguridad operacional que abarquen varias flotas o productos.

2.5 En el Capítulo 5 del Anexo 19 se aborda el intercambio de datos de seguridad entre los usuarios del sistema de aviación y se alude al *Manual de gestión de la seguridad operacional* de la OACI (SMM, Doc 9859), si bien los citados documentos no incluyen la información pormenorizada necesaria para facilitar un intercambio de datos de forma adecuada en un entorno de la aviación cuyo alcance es cada vez más internacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) de la OACI se subraya la importancia de la notificación oportuna y precisa de información de seguridad operacional a escalas regional, nacional e internacional. En los Anexos se promueve la notificación de datos de seguridad operacional, en particular a los Estados de matrícula, y la ulterior coordinación con el Estado de diseño.

3.2 Se invita a la Conferencia a aprobar la siguiente recomendación:

Que la Conferencia:

- a) inste a la OACI a alentar actividades que faciliten la notificación a escala mundial de sucesos y vulnerabilidades sobre seguridad operacional con objeto de velar por que se disponga de los datos de seguridad operacional necesarios; e
- b) inste a la OACI a revisar y elaborar las orientaciones pertinentes para facilitar aún más el intercambio de datos de seguridad operacional entre explotadores y las partes encargadas del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves.