Organización de Aviación Civil Internacional

AN-Conf/13-WP/139[1]
4/9/18

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

6.1.1: Visión y reseña general del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), edición 2020-2022

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

FACILITACIÓN DEL SEGUIMIENTO DE LA ACTUACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentada por la República Popular de China)

RESUMEN

En el (proyecto de) texto de la edición 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) figuran el objetivo, seis metas específicas y varios indicadores en materia de seguridad operacional de la aviación a escala mundial. En consonancia con lo estipulado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), China ha intensificado su labor en relación con el objetivo, las metas y los indicadores establecidos para disminuir los riesgos de seguridad operacional, fortalecer las actividades estatales de creación de capacidad para la vigilancia de la seguridad operacional, implantar programas estatales de seguridad operacional y facilitar el seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional a nivel industrial, lo que ha propiciado avances ininterrumpidos en esas esferas.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) solicitar a la OACI que aliente a los países de la Región Asia y el Pacífico a hacer hincapié y participar ampliamente en la enmienda de la edición 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), promover la labor del Grupo de trabajo para el seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional estatal y ampliar la composición de sus miembros; y

b) solicitar a la OACI que fomente el debate y la comunicación con varios Estados contratantes, incluida China, en relación con los instrumentos y métodos de gestión del rendimiento en materia de seguridad operacional, y que elabore textos de orientación sobre el seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional.

[1] Versión en chino proporcionada por China.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) tiene como objetivo seguir disminuyendo la cantidad y el riesgo de accidentes en los que se producen víctimas mortales, orientando la formulación de una estrategia armonizada sobre seguridad operacional e implantando programas de seguridad operacional en la aviación a escalas regional y nacional. A finales de junio de 2018 se habían registrado en China 62,46 millones de horas de vuelo seguro ininterrumpido durante 94 meses, y el índice permanentemente actualizado de accidentes graves en el transporte aéreo a lo largo de diez años por cada millón de horas de vuelo fue del 0,015.

1.2 En China se elaboran planes quinquenales de seguridad operacional sobre las actividades de la aviación civil con el fin de analizar los fundamentos y la situación de la seguridad operacional en el sector de la aviación civil, fijar los objetivos de la industria en materia de seguridad operacional para los cinco años siguientes y determinar las tareas clave y las medidas de salvaguardia que faciliten el desarrollo sostenible y seguro de la aviación civil en China.

1.3 La Administración de aviación civil de China (CAAC) publica un informe anual sobre seguridad operacional en el que se sintetizan las actividades llevadas a cabo en ese año en el plano de la seguridad operacional, se proporcionan datos estadísticos y se analizan los motivos de todos los sucesos que han afectado adversamente a la seguridad operacional durante el año objeto de estudio, los indicadores de seguridad operacional y las características de los riesgos en materia de seguridad operacional, y se aborda la situación presente. Sobre la base de esa información, la CAAC advierte de los principales riesgos en materia de seguridad operacional y organiza las principales actividades sobre seguridad operacional para el año sucesivo.

1.4 En el proyecto de edición 2020-2022 del GASP se prevé alcanzar y mantener el objetivo de seguridad operacional de que para 2030, y en años sucesivos, no se produzca ninguna víctima mortal en el transporte aéreo comercial. También se establecen seis metas para facilitar ese objetivo. En consonancia con las recomendaciones de la OACI, China ha intensificado su labor encaminada a disminuir los riesgos de seguridad operacional, fortalecer las actividades estatales de creación de capacidad para la vigilancia de la seguridad operacional, implantar programas estatales de seguridad operacional y facilitar el seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional en la industria.

2. ANÁLISIS

2.1 El *Decimotercer plan quinquenal para la seguridad operacional de la actividad profesional de la aviación civil en China* (2016-2020) se publicó en septiembre de 2016, y en él se establecen el objetivo y las tareas fundamentales sobre seguridad operacional para los cinco años sucesivos sobre la base de los resultados del análisis de la situación de partida y su contexto. A lo largo de los cinco años sucesivos, la CAAC tiene previsto llevar a cabo una serie de actividades destinadas a mejorar la gobernanza en el plano jurídico, fortalecer las capacidades de aseguramiento de la seguridad operacional, promover la seguridad de la aviación general, fomentar el establecimiento de sistemas de seguridad, abordar de forma integral la cuestión de la aeronavegabilidad, atribuir mayor relevancia a los aspectos culturales y tecnológicos en aras de la seguridad operacional y aumentar la eficacia de las actividades de investigación de accidentes y de respuesta en casos de emergencia.

2.2 Con arreglo a dicho Plan quinquenal para 2016-2020, se han planificado medidas específicas para acometer las tareas que revisten mayor importancia y se han definido medidas propicias para esas tareas basadas en el fortalecimiento del apoyo en los planos político y financiero, la mejora de sus mecanismos de implantación y la realización de evaluaciones del plan con carácter periódico.

2.3 A tenor de la visión y el objetivo del GASP de la OACI, China ha llevado a cabo una extraordinaria labor en lo concerniente a la disminución paulatina de los riesgos de seguridad operacional,

el fortalecimiento de las capacidades estatales para la vigilancia de la seguridad operacional y la implantación de programas estatales de seguridad operacional eficaces.

Objetivo 1： Disminuir paulatinamente los riesgos de seguridad operacional

2.3.1 Con objeto de disminuir el índice de accidentes, la CAAC analiza periódicamente información de seguridad operacional y elabora informes al respecto. En dichos informes se proporcionan datos estadísticos y se analizan sucesos que han afectado adversamente a la seguridad operacional durante el año objeto de estudio, en particular sus causas y factores contribuyentes, así como los indicadores de seguridad operacional y las características de los riesgos que afectan a la misma en el transporte aéreo y la aviación general, con objeto de facilitar las actividades de gestión de riesgos y la toma de decisiones en la industria.

2.3.2 Según se desprende de los resultados del *Informe estadístico y analítico sobre la seguridad operacional de la aviación civil en China* (2017), elaborado por China, el índice de accidentes graves permanentemente actualizado a lo largo de diez años por cada millón de horas de vuelo en el transporte aéreo en China fue del 0,0146, lo que constituye una disminución interanual del 10,09 por ciento. Por otro lado, el índice permanentemente actualizado de víctimas mortales a lo largo de diez años por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros en el transporte aéreo fue del 0,0007, con arreglo a una disminución interanual del 11,74 por ciento. El sector de la aviación civil de China ha mantenido un elevado rendimiento en materia de seguridad operacional.

2.3.3 China comenzó a establecer en 2013 una estación de base para evaluar la performance de vuelo de la aviación civil, que puso en marcha en 2017. Dicha estación permite supervisar en tiempo real datos relativos al aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA) de 3 231 aviones pertenecientes a 52 líneas aéreas en China, y analizar el Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), la Pérdida de control en vuelo (LOCI) y la evolución del riesgo de salida de pista con respecto a aerolíneas, flotas y la industria en su conjunto. Por otro lado, la CAAC cuenta con sistemas operacionales que contienen datos sobre el índice de incidentes por cada 10 000 vuelos y por cada 10,000 horas de vuelo, el consumo horario de combustible y la cantidad de aviones y pilotos, e información sobre fallas correspondientes a diversos modelos de aviones en la industria en su conjunto.

Objetivo 2: Fortalecer las capacidades estatales para la vigilancia de la seguridad operacional

2.3.4 China ha fomentado su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a nivel estatal y ha logrado avances ininterrumpidos en relación con elementos clave de su sistema de vigilancia de la seguridad operacional. La aplicación del *Reglamento sobre gestión de la seguridad operacional de la aviación civil*, publicado oficialmente en marzo de 2018, ha permitido una implantación más eficaz del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de la aviación civil en China, y ha fomentado la integridad y coherencia de las normas de seguridad operacional. Al 30 de julio de 2018 China mantenía en vigor 100 reglamentos sobre seguridad operacional y 469 normas industriales en el ámbito de la aviación civil.

2.3.5 El sistema de instrucción en seguridad operacional de la aviación civil de China comprende programas de instrucción para inspectores, gerentes de seguridad operacional y directores de empresas e instituciones públicas de aviación civil, así como otras actividades de instrucción específicas. En 2017 la CAAC organizó 23 sesiones de instrucción destinadas a inspectores que contaron con 2 934 participantes; al 30 de junio de 2018 se habían organizado 487 sesiones de instrucción destinadas a 28 712 gerentes de seguridad operacional y directores de empresas e instituciones públicas de aviación civil, lo que constituyó un punto de partida importante para fomentar la seguridad operacional en la industria aeronáutica. También tuvieron lugar otras actividades de instrucción específicas sobre seguridad

operacional, en particular en lo concerniente a sistemas de gestión, aumento de capacidad, realización de estudios, tecnologías y métodos de gestión, análisis de riesgos, respuesta ante situaciones de emergencia, gestión de la calidad y medicina aeronáutica. Solo en 2017 se organizaron 71 sesiones de instrucción específica destinadas a 2 590 participantes.

2.3.6 China ha contribuido ampliamente a la implantación de un sistema mundial de seguimiento y vigilancia de aeronaves. La CAAC constituyó en 2015 un grupo de dirección para la puesta en marcha de un sistema de seguimiento y vigilancia de aeronaves destinado a la aviación civil de China. En 2017 se publicó oficialmente la hoja de ruta relativa a la implementación de dicho sistema. Se definió un sistema de trabajo de dos niveles compuesto por el centro de supervisión de operaciones de la CAAC, departamentos y organizaciones encargados del control y de las operaciones del tránsito aéreo y líneas aéreas del transporte aéreo de China para facilitar el seguimiento y la vigilancia de aeronaves. El sistema Beidou de navegación mundial por satélite constituye el elemento principal del sistema mundial de seguimiento de aeronaves desarrollado por China en el marco de su propio derecho de propiedad intelectual, e incluye gran cantidad de aplicaciones útiles que facilitan muchos aspectos del seguimiento de vuelos a escala mundial.

2.3.7 China ha propiciado la utilización de nuevas tecnologías. El Sistema de parada con materiales especiales (EMAS) desarrollado por dicho país se ha implantado en los aeropuertos de Tengchong y Panzhihua. La norma técnica EMAS (MH/T 5111-2015) se viene aplicando desde 2016. Se trata de la primera norma EMAS del mundo que satisface necesidades de este tipo.

2.3.8 China mejora paulatinamente su reglamentación sobre aeronaves no tripuladas, en particular el requisito relativo a la activación de su sistema de vuelo previa asociación a su matrícula efectuada con un nombre real. A tal efecto, ha implantado la interfaz de datos pertinente y en 2017 llevó a cabo satisfactoriamente un proyecto piloto. Dicha interfaz la utilizan los fabricantes de aeronaves no tripuladas para garantizar que estas se matriculen con un nombre real antes de que se active su sistema de vuelo.

Objetivo 3: Implantar programas estatales de seguridad operacional eficaces

2.3.9 La Administración de Aviación Civil de China ha otorgado gran importancia a la iniciativa estratégica de OACI de exigir a los Estados contratantes el establecimiento y la implantación de SSP; en 2015, publicó el *Programa de seguridad operacional de la aviación civil de China* y la elaborado varias reglamentaciones en virtud de las cuales se exige a las compañías aéreas, los aeropuertos, las instalaciones de control del tránsito aéreo, las entidades de mantenimiento y las organizaciones de instrucción de vuelo la implantación de SMS. China aceptó voluntariamente en 2017 la evaluación de su SSP por la OACI y ha puesto al día dicho sistema a la par de las transformaciones y los avances registrados en el mismo.

2.3.10 En el sector de la aviación civil de China se han puesto en marcha varios proyectos para facilitar el seguimiento de la actuación en materia de seguridad industrial a nivel industrial. De 2014 a 2016 se realizaron varias actividades de prueba para evaluar esa actuación en 13 aerolíneas y aeropuertos. En 2017 se publicaron el *Plan de implantación de la gestión del rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil* y el *Manual de orientación sobre gestión del rendimiento en materia de seguridad operacional de organizaciones de aviación civil encargadas de actividades productivas y operacionales*. Ambos documentos han comenzado a utilizarse en el sector industrial de la aviación civil en su conjunto a fin de facilitar la implantación de SMS de modo más eficaz y establecer un mecanismo de gestión de la seguridad operacional basado en los datos a largo plazo que haga hincapié en la gestión de riesgos.

2.3.11 A comienzos de 2018 la CAAC comenzó a implantar un sistema de análisis del rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil con objeto de evaluar ese rendimiento con arreglo a diversos factores, en particular los riesgos operacionales, las capacidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional y el apoyo brindado a las empresas, y en su caso, proporcionar las advertencias pertinentes.

Objetivo 4: Fomentar la colaboración a escala regional

2.3.12 China ha participado ampliamente en actividades de la OACI en la región de Asia y el Pacífico y ha prestado apoyo tecnológico a otros países. Actualmente, China cuenta con tres miembros TRAINAIR PLUS, incluidos el Instituto de gestión del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Beijing, la Universidad de Aviación Civil de China y la Academia Internacional de Aviación de Hong Kong. Por otro lado, China ha desarrollado trece cursos acreditados por la OACI y otros seis se encuentran en fase de desarrollo. De 2013 a 2018, China ha impartido instrucción a 358 alumnos de otros países en el marco de 25 cursos acreditados por la OACI.

Objetivo 5: Promover la utilización de programas industriales

2.3.13 China ha mantenido una fructífera relación con la OACI en el sector de la aviación civil, adscribiendo a dicha Organización de 10 a 15 expertos cada año y tomando parte en actividades y programas de instrucción de índole diversa organizados por la OACI.

2.3.14 China participa asimismo ampliamente en evaluaciones de la industria de la aviación civil reconocidas por la OACI, y cada vez hay más organizaciones de aviación civil que desempeñan funciones productivas y operacionales evaluadas por la OACI en China. El 55% de las líneas aéreas de transporte aéreo de China han sido auditadas en el marco de IOSA.

Objetivo 6: Velar por la disponibilidad de la infraestructura adecuada para fomentar la seguridad en las operaciones

2.3.15 Con objeto de atender a las necesidades de la reforma de la aviación civil y al rápido desarrollo del tránsito aéreo en China, así como mejorar la gestión operacional, la respuesta ante situaciones de emergencia, la gestión del tránsito y las capacidades de las actividades de búsqueda y salvamento del sistema de control del tránsito aéreo en China, se ha puesto en marcha un centro de supervisión de operaciones que permite supervisar y coordinar las actividades del tránsito aéreo a escala nacional, adoptar las medidas necesarias para hacer frente a sucesos imprevistos como accidentes de vuelo o secuestros, coordinar tareas de vuelo importantes o especiales como la prestación de ayuda en casos de catástrofe, y asignar y coordinar trabajos de búsqueda y salvamento de aeronaves. Dicho centro también es competente para la gestión del tránsito de vuelos en todo el país, la aprobación de actividades programadas o no programadas, la utilización de rutas aéreas y la obtención de información sobre el funcionamiento diario de las instalaciones y los equipos de apoyo a la aviación civil, en particular las instalaciones de comunicaciones y de navegación aérea en China.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a aprobar las medidas propuestas en el Resumen.

— FIN —