



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

**Cuestión 6 del
orden del día:**

- 6.1: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización
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. China respondió activamente a los requisitos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) e hizo grandes esfuerzos en relación con el objetivo, las metas y los indicadores de seguridad operacional establecidos para disminuir los riesgos, fortalecer las actividades estatales de creación de capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, implantar programas estatales y facilitar el seguimiento de la actuación de la industria en la materia, lo que ha propiciado avances ininterrumpidos en esos ámbitos.

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 prestar especial atención y participar activamente 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 de los Estados en materia de seguridad operacional 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 de la actuación en materia de seguridad operacional, y que elabore textos de orientación sobre el seguimiento de la misma.

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 mortales, proporcionando orientaciones para la formulación de una estrategia armonizada de seguridad operacional e implantando programas nacionales y regionales. 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 decenal continuo de accidentes graves en el transporte aéreo por cada millón de horas de vuelo fue de 0,015.

1.2 En China se elaboran planes quinquenales de seguridad operacional de la aviación civil para 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 de seguridad operacional realizadas en el año, se proporcionan datos estadísticos y se analizan los motivos de todos los sucesos ocurridos en el año en el que se haya visto comprometida la seguridad operacional, así como los indicadores y las características de los riesgos de seguridad operacional, y la situación actual. Sobre la base de esa información, la CAAC advierte de los principales riesgos y organiza las actividades de seguridad operacional más importantes del año siguiente.

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 hizo grandes esfuerzos por disminuir los riesgos, 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 de la industria en la materia.

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. Para los cinco años sucesivos, la CAAC prevé una serie de actividades destinadas a mejorar la gobernanza, fortalecer las capacidades de aseguramiento de la seguridad operacional, promover el desarrollo seguro de la aviación general, fomentar el establecimiento de sistemas de seguridad, abordar la aeronavegabilidad en forma integral, asignar un rol más preponderante a la ciencia y la tecnología para garantizar la seguridad operacional y aumentar la eficacia de las actividades de investigación de accidentes y de respuesta ante emergencias.

2.2 Con arreglo a dicho Plan quinquenal para 2016-2020, se han planificado acciones y medidas específicas para cada una de las tareas principales mediante el fortalecimiento de las políticas y del apoyo financiero, la mejora de sus mecanismos de implantación y la realización de evaluaciones regulares del plan.

2.3 A tenor de la visión y el objetivo del GASP de la OACI, China ha llevado a cabo una extraordinaria labor en los siguientes tres aspectos de la seguridad operacional: disminución continua de los riesgos, fortalecimiento de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional del Estado e implantación de programas estatales eficaces.

Objetivo 1: Disminuir paulatinamente los riesgos de seguridad operacional

2.3.1 Para disminuir el índice de accidentes, la CAAC analiza periódicamente la información de seguridad operacional y elabora informes al respecto. En dichos informes se proporcionan datos estadísticos y se analizan sucesos ocurridos en el año en los que se haya visto comprometida la seguridad operacional, en particular sus causas y factores contribuyentes, así como los indicadores de seguridad operacional y las características de los riesgos en el transporte aéreo y la aviación general, para facilitar el manejo 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), el índice decenal continuo de accidentes graves por cada millón de horas de vuelo en el transporte aéreo en China fue de 0,0146, lo que constituye una disminución interanual del 10,09 por ciento. Por otro lado, el índice decenal continuo de víctimas mortales por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros en el transporte aéreo fue de 0,0007, con una disminución interanual de 11,74 por ciento. El sector de la aviación civil de China ha mantenido un alto nivel de seguridad operacional.

2.3.3 En 2013, China comenzó a construir una estación de base para evaluar la performance de vuelo de la aviación civil, que puso en marcha en 2017. Dicha estación permite hacer un seguimiento en tiempo real de los 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 muestra 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 de aerolíneas, flotas y la industria en su conjunto. Por otro lado, la CAAC cuenta con otros 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, la cantidad de aviones y pilotos e información sobre fallas correspondientes a diversos modelos de aviones en toda la industria.

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

2.3.4 China se ha dedicado intensamente a la creación de capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y ha logrado avances ininterrumpidos en relación con elementos clave de su sistema de vigilancia. La aplicación del *Reglamento sobre gestión de la seguridad operacional de la aviación civil*, publicado oficialmente en marzo de 2018, ha facilitado 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 permite garantizar 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, investigaciones, tecnologías y métodos de gestión, análisis de riesgos, respuesta ante emergencias, gestión de la calidad y medicina aeronáutica. Solo en 2017, se organizaron 71 sesiones de instrucción destinadas a 2 590 participantes.

2.3.6 China ha contribuido activamente a la creación 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, y del que se reserva los derechos 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) que desarrolló se implantó en los aeropuertos de Tengchong y Panzhihua. La norma técnica EMAS (MH/T 5111-2015) se aplica desde 2016. Se trata de la primera norma EMAS del mundo y cubre la carencia de reglamentación en la materia.

2.3.8 China está reforzando paulatinamente la reglamentación de las aeronaves no tripuladas y ha estado elaborando un proyecto para vincular la matriculación de aeronaves no tripuladas bajo un nombre real con la activación de las mismas. Desarrolló para ello una interfaz de datos que vincula en tiempo real la matriculación con la activación de las aeronaves no tripuladas y, en 2017, completó el proyecto piloto. Dicha interfaz se está presentando a los fabricantes de aeronaves no tripuladas para garantizar que dichas aeronaves estén matriculadas con un nombre real antes de que se las active para el vuelo.

Objetivo 3: Implantar programas estatales de seguridad operacional eficaces

2.3.9 La Administración de Aviación Civil de China otorga 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 elaboró varias reglamentaciones que exigen 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 que la OACI evaluara su SSP, que ha ido actualizando con modificaciones y avances.

2.3.10 En el sector de la aviación civil de China, se han puesto en marcha varios proyectos para el seguimiento de la actuación de la industria en materia de seguridad operacional. De 2014 a 2016, se realizaron varias pruebas de evaluación de la seguridad operacional en 13 aerolíneas y aeropuertos. En 2017, se publicaron el *Plan de implantación de la gestión de la actuación en materia de seguridad operacional de la aviación civil* y el *Manual de orientación sobre gestión de la actuación en materia de seguridad operacional de organizaciones de producción y operaciones de aviación civil*. Ambos documentos han comenzado a utilizarse en toda la industria de la aviación civil para una implementación más eficaz de los SMS y para establecer un mecanismo de gestión de la seguridad operacional para el largo plazo, basado en los datos y centrado en la gestión de riesgos.

2.3.11 A comienzos de 2018, la CAAC comenzó a construir un sistema de análisis para evaluar la actuación de la industria de la aviación civil con respecto a diversos aspectos de la seguridad operacional, como los riesgos operacionales, las capacidades de vigilancia y gestión y el apoyo brindado a las empresas, y formular las advertencias que fueran pertinentes.

Objetivo 4: Fomentar la colaboración regional

2.3.12 China ha participado activamente en las 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 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 dictó 25 cursos acreditados por la OACI a 358 alumnos de otros países.

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 desempeñando un rol activo en los diversos cursos y actividades de instrucción organizados por la OACI.

2.3.14 China también participa activamente en evaluaciones de la industria de la aviación civil reconocidas por la OACI, y cada vez cuenta con más organizaciones dedicadas a la producción y operaciones de aviación civil evaluadas por la OACI. El 55% de las líneas aéreas de transporte aéreo de China han sido auditadas en el marco del IOSA.

Objetivo 6: Asegurarse de que exista la infraestructura adecuada para que las operaciones sean seguras

2.3.15 Con objeto de atender a las necesidades de reforma de la aviación civil y al rápido desarrollo del tránsito aéreo en China, así como mejorar la gestión operacional, la respuesta ante emergencias, la gestión del tránsito y las capacidades 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 nacionales; adoptar las medidas necesarias para afrontar 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 responsable de la gestión de vuelos en todo el país, la aprobación de vuelos programados o no programados, 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.