



CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

Cuestión 1: La situación actual de la seguridad aeronáutica

Tema 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

Cuestión 2: Mejora de la seguridad aeronáutica

Tema 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional

COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN DE LAS INICIATIVAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y TRANSPARENCIA E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

Australia respalda las iniciativas destinadas a mejorar la coordinación y la integración de iniciativas de la seguridad operacional de la aviación mundial y está de acuerdo en que la transparencia y el intercambio de información son principios fundamentales para un sistema de transporte aéreo seguro. Esta nota respalda los puntos de acción de DGCA/06-WP/4 y DGCA/06-WP/5 respecto al suministro de información relativa a la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y de la protección, la recopilación y el uso de información importante sobre seguridad operacional y la mejora de la disponibilidad y la calidad de los datos obtenidos de los registradores de vuelo.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Australia respalda la acción propuesta por la Conferencia conforme a lo establecido en DGCA/06-WP/4 y DGCA/06-WP/5. El objetivo de este documento de trabajo es presentar una propuesta para mejorar aun más la disponibilidad, la protección y el intercambio de información sobre seguridad operacional entre los interesados como la base de las iniciativas de seguridad operacional coordinadas e integradas.

¹ Las versiones en español y francés fueron proporcionadas por Australia.

2. ANÁLISIS

Mejora de la disponibilidad de los datos sobre seguridad operacional

2.1 Australia es un ferviente partidario de la acción de la Resolución A35-17 de la Asamblea destinada a lograr un flujo más libre de información sobre seguridad operacional a fin de permitir su uso proactivo para reducir accidentes. La información útil preparada por la Secretaría en DGCA/06-WP/2 puede complementarse haciendo referencia a datos de fines de 2005 divulgados por la Red de Seguridad Aeronáutica en la edición del 10-16 de enero de 2006 de la revista *Flight Internacional*, y al análisis realizado por la Fundación para la seguridad de vuelo (FSF).

2.2 Dentro de la categoría Asia/Pacífico citada en DGCA/06-WP/2, Australia ha sido afortunada de no haber tenido un accidente mortal que involucrara a una aeronave de pasajeros en la aviación civil dentro del espacio aéreo australiano o que involucrara a un operador australiano en el ámbito internacional. Desde 1995 hasta 2005, Australia tuvo dos accidentes mortales que involucraron servicios regulares de pasajeros con pasajeros a bordo: un accidente de aterrizaje forzoso nocturno sobre el agua causado por una doble falla de motor en un Piper Chieftain en septiembre de 2000, en el que murieron las 8 personas a bordo; y un accidente de impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) en mayo de 2005 que involucró un Metroliner, en el que perdieron la vida las 15 personas que estaban a bordo. En el primer caso, no había registradores. En el segundo caso, los registradores de datos de vuelo (FDR) brindaron buena información, pero los registradores de voz en el puesto de pilotaje (CVR) no suministraron datos utilizables. Los investigadores de la Oficina de Seguridad en Transporte de Australia (ATSB) han tenido considerables dificultades para determinar las causas de otros accidentes mortales que involucraron vuelos chárter y de aeronaves empresariales en los que no había registradores y hubo graves daños en la aeronave, pero no hubo testigos.

2.3 Australia respalda las pautas para la protección de información importante sobre seguridad operacional de AN-WP/8087, consideradas por la Comisión de Aeronavegación a principios de 2006. A menos que se proteja en forma adecuada la información importante sobre seguridad operacional, tal como material de investigación existente cubierto por el párrafo 5.12 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y fuentes más actuales de información, tales como auditorías de la seguridad de las operaciones de ruta (LOSA), la garantía de calidad de las operaciones de vuelo (FOQA), informes confidenciales y otro material de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), existe un peligro verdadero de que la información no esté disponible de manera oportuna y precisa para permitir un análisis proactivo y la toma de medidas correctivas, o para promulgar las mejores prácticas. Por ejemplo, si los datos de LOSA recibidos por un operador se utilizan contra él o contra su tripulación en un juicio penal relacionado con el desempeño habitual de las obligaciones de la tripulación, es posible que los operadores dejen de respaldar las LOSA. Una de las principales dificultades es definir qué constituye el “uso indebido” de dicha información de una manera que no incida en lo que el poder judicial competente considera como la “adecuada administración de justicia” dentro de los Estados. Si las pautas adicionales desarrolladas no conducen a una protección adecuada, se podrían requerir medidas adicionales, que quizás incluyan, en última instancia, la revisión del Convenio mismo.

2.4 Se necesita, por lo tanto, mecanismos sólidos para que los Estados protejan en forma adecuada la información importante sobre seguridad operacional conforme a lo establecido en el Anexo 13, párrafo 5.12; de la Resolución A35-17 de la Asamblea; y de las pautas de AN-WP/8087 a fin de maximizar el libre flujo de información sobre seguridad operacional y su uso proactivo para reducir futuros accidentes. Esto incluye la protección de información importante obtenida por representantes acreditados sobre la base de una investigación realizada por el Estado del suceso a fin de asegurar que no se haga pública esta información y que no se utilice sin límites en procedimientos judiciales acusatorios.

2.5 Asimismo, Australia respalda la mejora de la disponibilidad y la calidad de la información registrada que será analizada por los investigadores de accidentes en caso de un accidente mortal de vuelo regular de pasajeros. Esto podría incluir la instalación de registradores de voz en el puesto de pilotaje modernos, registradores de datos de vuelo y, conforme lo recomienda la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB), quizá registradores de vídeo. La NTSB ha recomendado también ampliar la capacidad de registro y alimentación eléctrica de reserva. El costo y las capacidades de los registradores deberían variar necesariamente según el tamaño de la aeronave, pero el uso de tecnologías más nuevas de menor costo permitiría que las aeronaves más pequeñas tuvieran algún tipo de equipo de registro. Asimismo, es necesario asegurar que el equipo de registro funcione.

2.6 Otra fuente valiosa de datos de seguridad operacional para la investigación de accidentes mortales puede obtenerse del equipo del sistema mundial de determinación de la posición (GPS) y otros chips de memoria. Esto requiere la inversión en equipos y técnicas que permitan extraer y analizar los datos.

2.7 Australia ha respaldado, además, las recomendaciones surgidas del accidente que se produjo cerca de Uberlingen, Alemania, el 1 de julio de 2002, para instalar equipos de registro en instalaciones terrestres que trabajan con el control de tránsito aéreo a fin de capturar discusiones o distracciones del personal del Control de tránsito aéreo (ATC) que puedan ser relevantes para un accidente mortal.

2.8 Sobre la base de lo anterior, es necesario examinar requisitos de fortalecimiento para la instalación, el mantenimiento y la capacidad de los registradores de las aeronaves de pasajeros, que puedan ayudar a los investigadores, en caso de un accidente mortal, a establecer las causas y a hacer las recomendaciones necesarias para evitar accidentes similares en el futuro.

Transparencia e intercambio de información del USOAP

2.9 Australia respalda las medidas sugeridas en el párrafo 4.1 de DGCA/06-WP/5 en relación con la disponibilidad de información de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional. La disponibilidad de esta información es esencial para tomar decisiones informadas acerca del nivel de vigilancia de la seguridad operacional que se brinda en el transporte aéreo internacional. Australia ha publicado sus informes de auditoría confidenciales de las misiones de seguimiento de 1999 y 2001, así como el informe de una auditoría de la OACI de las disposiciones del Anexo 13, realizada en 2004.

Iniciativa por parte de los Estados y la industria

2.10 Australia respalda las medidas sugeridas en el párrafo 5.1 de DGCA/06-WP/4 en relación con una coordinación más estrecha de las iniciativas en materia de seguridad operacional y observa progreso hacia el desarrollo de un enfoque integrado de iniciativas de seguridad operacional a través de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación (GASR).

2.11 Australia destaca que algunas de las acciones a mediano plazo propuestas en el GASR están relacionadas con la protección legal para la información sobre seguridad operacional conforme a pautas de los SARPS y textos de orientación de la OACI, y que hasta que se implante esta protección, el intercambio adecuado de información importante y la integración y coordinación de las iniciativas en materia de seguridad operacional serán limitados.