



NOTA DE ESTUDIO

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

INICIATIVAS POR PARTE DE LOS ESTADOS Y EL SECTOR AERONÁUTICO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se analizan las diversas iniciativas multinacionales y regionales de seguridad aeronáutica que se están llevando a cabo y el desarrollo de un sistema mundial de gestión de la seguridad operacional para coordinar y guiar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años se han introducido un gran número de iniciativas en materia de seguridad aeronáutica. Éstas han sido elaboradas por autoridades estatales encargadas de la reglamentación, grupos de Estados, organizaciones internacionales y otras, así como por explotadores en todos los aspectos de la aviación civil, operaciones de vuelo, gestión del tránsito aéreo, gestión de aeropuertos, sistemas de comunicaciones y de navegación, sistemas de información aeronáutica e instrucción, para nombrar algunos aspectos. Esto ha llevado inevitablemente a la duplicación de esfuerzos y de soluciones.

2. ANÁLISIS

2.1 Un ejemplo de una iniciativa global y de gran éxito llevada a cabo por un Estado es el programa del Commercial Aviation Safety Team (Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial) (CAST) de los Estados Unidos, formado en 1997, en el que participa el sector aeronáutico y los encargados de la reglamentación, con el objetivo de reducir la tasa de accidentes mortales en un 80% para 2007, en caso de que se adoptara a escala mundial. Este plan regional proyecta una reducción del

riesgo de accidentes mortales del orden de 73% para 2007 mediante a un programa de prioridades de las mejoras en el campo de la seguridad operacional. Las características del programa CAST están siendo utilizadas en la región de Sudamérica por el Equipo panamericano de seguridad aeronáutica (PAAST) y, más recientemente, por el Equipo africano de mejoras de la seguridad operacional (ASET) y por muchas otras iniciativas.

2.2 Las Autoridades conjuntas de aviación (JAA) de Europa están patrocinando la Estrategia de seguridad conjunta de la JAA (JSSI). El Equipo de seguridad aeronáutica futura (FAST) de la JAA está analizando los futuros riesgos basándose en el estudio de los sectores de cambio en la industria especialmente en relación con la tecnología. En el marco de la iniciativa FAST se han elaborado planes de acción para efectuar mejoras de la seguridad operacional, algunos de los cuales ya están en proceso de ejecución por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Los programas CAST y JSSI/FAST ya se encuentran sumamente integrados y desempeñan un papel importante globalmente en la seguridad aeronáutica.

2.3 Una iniciativa estatal cooperativa, que se ha llevado a cabo con la asistencia de la industria, y en cooperación con la OACI, por intermedio de su Programa de cooperación técnica, ha sido la creación de programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y de mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), que ahora se ha ampliado para abarcar nueve organizaciones regionales o subregionales. Estos programas facilitan que los Estados compartan sus funciones y capacidades de vigilancia de la reglamentación, a fin de obtener una cobertura completa de estos aspectos en relación con todos los Estados en el grupo. Asimismo, estos programas tienen por objetivo establecer organizaciones regionales permanentes de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) con reglamentos e inspecciones comunes.

2.4 Los Estados Unidos también han introducido su auditoría internacional de la seguridad aeronáutica (IASA) que comprende a los Estados cuyos explotadores tienen la intención de realizar operaciones en los Estados Unidos. Esta iniciativa de los Estados Unidos ha sido secundada por la Unión Europea (UE) y el Programa de evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA). Las administraciones de aviación civil de los Estados que participan en el SAFA publican en sus sitios web el nombre de los explotadores a quienes se les ha prohibido el acceso a los espacios aéreos y destinos en sus Estados. La UE ha formulado propuestas recientes de criterios comunes para la calificación de los explotadores extranjeros que operan en el espacio aéreo y vuelan a destinos en los Estados miembros de la UE que codificarán los procedimientos y ampliarán sus restricciones de entrada al espacio aéreo de todos los Estados miembros de la UE.

2.5 Un ejemplo de una iniciativa del sector aeronáutico ha sido la introducción, por la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA), de su Programa de auditoría de la seguridad operacional (IOSA) inicialmente destinado a las líneas aéreas que solicitan ser miembros de la IATA y por último dirigido a todas las líneas aéreas miembros de la IATA. La realización satisfactoria de estas auditorías garantiza un estándar mínimo de operaciones seguras de las líneas aéreas. También se ha contado con el aporte directo de los principales fabricantes.

2.6 Entre otras iniciativas conjuntas figuran la elaboración e introducción de auditorías de la seguridad de las operaciones de ruta (LOSA) y la garantía de calidad de las operaciones de vuelo (FOQA), las cuales exigen un análisis detallado y el intercambio de información y de soluciones operacionales.

2.7 Una iniciativa conjunta de gran éxito ha sido la Fundación para la seguridad de vuelo y el programa de la OACI para la prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). Este programa comprende la elaboración e introducción de publicidad y textos de instrucción coordinados a escala mundial y la adopción por parte de la OACI de nuevos requisitos con respecto a los equipos.

2.8 Esta información general aunque no es exhaustiva, pone de manifiesto los programas de seguridad operacional que existen en todos los sectores del sistema aeronáutico. Las iniciativas multinacionales y regionales presentadas en esta nota se complementan con numerosas iniciativas que se están llevando a cabo a nivel nacional sobre una base bilateral.

3. NOVEDADES

3.1 Se reconoce que el alcance cada vez mayor de las iniciativas en el campo de la seguridad operacional a escala mundial justifica una mayor coordinación a fin de garantizar que los beneficios se compartan y las duplicaciones de esfuerzos se reduzcan a escala mundial. La IATA, a solicitud de la OACI, dirigió un grupo de participantes de la industria en la elaboración de una hoja de ruta para la seguridad aeronáutica mundial. La necesidad de una hoja de ruta para la seguridad aeronáutica se determinó durante una reunión de consulta oficiosa de la Comisión de Aeronavegación de la OACI con la industria que se llevó a cabo en mayo de 2005. La OACI instó a los asociados de la industria que estuvieran en condiciones de hacerlo, a que elaboraran una hoja de ruta común para la seguridad aeronáutica. El objetivo fundamental de la Hoja de ruta es proporcionar un marco común de referencia para todas las partes interesadas, incluyendo Estados, encargados de la reglamentación, explotadores de líneas aéreas, aeropuertos, fabricantes de aeronaves, asociaciones de pilotos, organizaciones de seguridad operacional y proveedores de servicios de tránsito aéreo. Esta hoja de ruta tiene por objeto tratar las situaciones de seguridad operacional a corto, mediano y largo plazos y coordinar y guiar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional. Se ha previsto tratar los riesgos de accidentes de forma proactiva en lugar de reactiva, que es como se ha estado haciendo hasta ahora, teniendo como principales objetivos garantizar la coherencia, reducir las duplicaciones de esfuerzos y comunicar mejor los resultados. En diciembre de 2005 se presentó a la OACI la Parte I de la Hoja de ruta.

3.2 Otra iniciativa mundial es el Programa de la estrategia unificada de la OACI que tiene como meta prestar asistencia a los Estados para la ejecución de sus planes de medidas correctivas cuando se han detectado deficiencias en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, y promover también la cooperación regional y el mayor intercambio de información relacionada con la seguridad operacional (véase la nota DGCA/06-WP/7).

4. CONCLUSIONES

4.1 Es alentador observar a escala mundial un vasto conjunto de conocimientos y experiencia que mejoran activamente la seguridad operacional. No obstante, no siempre se logra el pleno potencial de estas iniciativas debido a la falta de prioridades, las duplicaciones de esfuerzo y las deficiencias en las comunicaciones. Existe el riesgo de que las lecciones adquiridas y las soluciones halladas en diferentes lugares que suponen conocimientos, procedimientos y técnicas, no se compartan de manera que beneficien a todos. Los esfuerzos coordinados y las mejoras en las comunicaciones son clave para lograr beneficios óptimos en materia de seguridad aeronáutica mediante la reducción de incoherencias y las duplicaciones de esfuerzos. Es necesario que las futuras iniciativas se publiquen y coordinen ampliamente a fin de que se puedan obtener las máximas ventajas posibles de las labores realizadas. Con esta finalidad, es necesario coordinar más estrechamente las iniciativas en materia de seguridad operacional que están llevando a cabo los Estados y los participantes del sector aeronáutico mediante un enfoque integrado.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) aliente a los Estados, así como a los participantes del sector aeronáutico a que coordinen más estrechamente sus iniciativas en materia de seguridad operacional para garantizar beneficios óptimos para la seguridad aeronáutica mundial y reducir las duplicaciones de esfuerzos; y
- b) tome nota de los adelantos logrados hacia la elaboración de un enfoque integrado para las iniciativas de seguridad operacional mediante la Hoja de ruta para la seguridad aeronáutica mundial.

— FIN —