



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - Apoyo a la implantación

UTILIZACIÓN POR LOS ESTADOS DE DATOS E INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

Las obligaciones de vigilancia del Estado incluyen tener una visión global de la eficacia de la seguridad operacional de su sistema de aviación y asegurarse de que se tomen medidas apropiadas para hacer frente a riesgos intolerables. Esto exige una aplicación sistemática e integrada de los principios de gestión de la seguridad operacional por el Estado y los proveedores de servicios.

Todos los datos y la información sobre seguridad operacional que el Estado considere como importantes corresponden al ámbito de un programa estatal de seguridad operacional (SSP). Así, las disposiciones sobre notificación de la seguridad operacional en los Anexos y PANS vigentes forman parte de los datos de seguridad operacional para un SSP.

La IATA reconoce que, en el caso de algunos Estados, podría tomar años la promulgación de las disposiciones del Anexo 19 en sus respectivos marcos jurídicos. Además, a pesar de la preparación en curso de textos de orientación, persiste la posibilidad de una mala interpretación de los SARPS relativos a la protección, conduciendo a una aplicación no armonizada.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a pedir a la OACI que facilite la colaboración entre la industria y los Estados para establecer modelos de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) que:

- a) satisfagan las necesidades del SSP para la gestión de la seguridad operacional a nivel estatal;
- b) atiendan a las inquietudes de los explotadores de líneas aéreas sobre la utilización de información procedente de la notificación voluntaria y de sistemas automatizados de recopilación de datos;
- c) establezcan protocolos para mantener la anonimidad de los datos de cada proveedor de servicios; y
- d) se adhieran a los principios de protección descritos en el Anexo 19.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Costo mínimo para los Estados de la OACI y la industria para instituir el mecanismo de colaboración propuesto.
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)</i> (Doc 9859) Comunicación AN 8/3.1-16/16, adopción de la Enmienda 1 del Anexo 19 <i>Informe final de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2015)</i> (Doc 10046)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Reconociendo la complejidad creciente del sistema mundial de transporte aéreo y el carácter interrelacionado de las actividades de aviación que se necesitan para asegurar la utilización de las aeronaves en condiciones de seguridad operacional, la OACI recibió recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de aviación civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Montreal, 20-22 de marzo de 2006) (DGCA/06) y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (Montreal, 29 de marzo – 1 de abril de 2010) (HLSC/2010) respecto a la necesidad de un Anexo dedicado a la gestión de la seguridad operacional.

1.2 El Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, fue adoptado el 14 de noviembre de 2013. En él se consolidaron en un solo Anexo textos procedentes de otros Anexos relativos al programa estatal de seguridad operacional (SSP), al sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y la recopilación y uso de datos de seguridad operacional, permitiendo que los Estados concentraran su atención en la importancia de integrar la gestión de la seguridad operacional de diversas actividades de la aviación, facilitando al mismo tiempo la evolución del SMS mediante la armonización de las disposiciones aplicables a diferentes tipos de proveedores de servicios. También abarcaba la elevación a la categoría de norma de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional por los Estados, descritas en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A – Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734), que figuran en el Apéndice A.

1.3 Más recientemente, el 2 de marzo de 2016, la OACI adoptó la Enmienda 1 del Anexo 19 en que se amplían las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional. Específicamente, elevación de la categoría de las disposiciones del SSP integradas con los elementos críticos del sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional; mejoramiento de las disposiciones del SMS; ampliación de un SMS a organizaciones responsables del diseño de tipo y la fabricación de motores y hélices; y disposiciones mejoradas para la protección de los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas. Esta enmienda será aplicable a partir del 7 de noviembre de 2019.

2. ANÁLISIS

2.1 En los requisitos de la OACI se ordena que los Estados establezcan un SSP para garantizar que se establezca y mantenga un nivel aceptable de seguridad operacional en sus sistemas de aviación civil. Se exige, además, que los Estados se aseguren de que los proveedores de servicios (SP), incluidos los transportistas aéreos comerciales que efectúan operaciones de conformidad con el Anexo 6, implanten sus SMS.

2.2 Ambos sistemas cuentan con elementos semejantes en sus marcos y se complementan mutuamente para lograr una gestión efectiva de la seguridad operacional en un sistema de aviación civil.

2.3 Dado que el SSP y el SMS son sistemas basados en la performance, en el Anexo 19 se dispone que deben establecerse sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) para recopilar, almacenar, reunir y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional en sus respectivas actividades relacionadas con esta última.

2.4 Dado que se trata de un sistema basado en la performance, SMS, por su propia naturaleza, exige que cada SP determine sus riesgos de seguridad operacional y los administre en el contexto de su organización. Por consiguiente, aunque el marco y los elementos son coherentes, la manera en que se aplican en una organización (o sea, procedimientos, estructura orgánica, umbrales de riesgo, etc.) tendrá carácter individual. Por consiguiente, el Estado no debería determinar la manera en que una organización satisface sus obligaciones SMS, sino más bien asegurarse de que el sistema adoptado produce el efecto deseado. Debe evaluarse la eficacia y no la eficiencia.

2.5 Con SMS, los proveedores de servicios (SP) deben determinar y administrar los riesgos de seguridad operacional, así como vigilar la eficacia continua en materia de seguridad operacional en sus respectivas organizaciones. Asimismo, en el SSP se define el requisito de que los Estados determinen y administren los riesgos de seguridad operacional para todo el sistema de aviación civil del Estado y evalúen la eficacia de la seguridad operacional del Estado y no cada SP.

2.6 Incumbe a los Estados tener una visión global del rendimiento de la seguridad operacional que su sistema de aviación está logrando y asegurarse de que se tomen las medidas necesarias para hacer frente a riesgos intolerables. Esto exige una aplicación sistemática e integrada de los principios de gestión de la seguridad operacional por el Estado y los proveedores de servicios.

2.7 Aunque cada SP tiene autonomía para elaborar su propio SMS en el contexto de su organización, se reconoce que toda la comunidad de aviación se beneficia cuando la integración de la información puede proporcionar una imagen más cabal. Así, se dispone en el Anexo 19 que los Estados no solo compartan e intercambien información de seguridad operacional con los SP y otros Estados, según corresponda, sino que también fomenten el establecimiento de redes para compartir e intercambiar información de seguridad operacional entre todas las partes interesadas. SMS y SSP dependen de ello.

3. CIRCUNSTANCIAS ACTUALES

3.1 Desde los años 1970, se han incluido en los Anexos y documentos de la OACI disposiciones en que se requiere que los Estados establezcan sistemas de notificación de datos de seguridad operacional. La mayoría constituyen sistemas específicos del sector, salvo los del Anexo 13, que se concentran específicamente en los accidentes e incidentes graves.

3.2 De conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), las normas relativas a la notificación de la seguridad operacional que figuran en cada Anexo tienen carácter obligatorio para los Estados. Los PANS no pertenecen a la misma categoría que los SARPS, pero los Estados deben publicar, en sus respectivas publicaciones de información aeronáutica, listas actualizadas de las diferencias significativas respecto a los documentos PANS, dado que éstos constituyen sobre todo un complemento a los Anexos con los que se relacionan (Resolución 38-11 de la Asamblea).

3.3 Todos los datos y la información sobre seguridad operacional que el Estado considere como importantes corresponden al ámbito de un SSP. Así, las disposiciones sobre notificación de la

seguridad operacional en los Anexos y PANS vigentes, que se consideren importantes para la seguridad operacional, forman parte de los datos de seguridad operacional para un SSP.

3.4 Los explotadores de líneas aéreas han recopilado un caudal de datos e información de seguridad operacional en sus respectivos programas SMS, procedentes de la notificación voluntaria y de sistemas automatizados de recopilación de datos.

3.5 Los Estados han reconocido el valor, para sus actividades SSP, de la información global y anónima de los explotadores relativa a la seguridad operacional.

3.6 Diversas CAA han expresado su interés en utilizar dichos datos para determinar, atenuar y evaluar los riesgos a la seguridad de la aviación en su respectivo Estado, destacando que no estaban interesadas en la fuente misma de la información, sino más bien en las tendencias observadas.

3.7 Se reconoce que cierta información de seguridad operacional procedente del programa SMS de un explotador de línea aérea tiene carácter sumamente confidencial tanto para la línea aérea como para sus empleados y, si corresponde, sus sindicatos o asociaciones. Se reconoce también que la información es sumamente valiosa para un SMS o SSP para fines de mantenimiento o reforzamiento de la seguridad operacional de la aviación.

3.8 Preocupa a las líneas aéreas afiliadas a la IATA el hecho de que los Estados puedan hacer que sean obligatorios algunos de los sistemas voluntarios o automáticos de recopilación de datos para fines de notificación al Estado.

3.9 La IATA apoya plenamente el intercambio de información con los Estados de manera anónima, basándose en protocolos establecidos para mantener la separación de los datos de cada transportista aéreo.

3.10 La IATA reconoce y apoya plenamente el texto revisado del Anexo 19 que mejora la protección de los datos y la información de seguridad operacional, así como sus fuentes. Reconoce también que, en el caso de algunos Estados, podría tomar años la promulgación de dichas disposiciones en sus respectivos marcos jurídicos. Además, a pesar de la preparación en curso de textos de orientación, persiste la posibilidad de una mala interpretación de los SARPS relativos a la protección, conduciendo a una aplicación no armonizada.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La IATA propone que la industria y los Estados colaboren para elaborar modelos de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) que satisfagan las necesidades de un SSP estatal para administrar la seguridad operacional a nivel estatal, responder a las inquietudes de los explotadores de líneas aéreas relativas a la utilización de la información procedente de sistemas de notificación y de sistemas automáticos de recopilación de datos, adhiriendo, al propio tiempo, a los principios de protección descritos en el Anexo 19.