

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****LA AIG PUEDE CONTRIBUIR A LA APLICACIÓN DEL SSP**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se formula una propuesta para intensificar los vínculos entre la investigación de accidentes e incidentes (AIG) y el programa estatal de seguridad operacional (SSP) mediante la revisión de las disposiciones relativas a la investigación de accidentes de aviación y al sistema de gestión de la seguridad operacional en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* y los textos de orientación conexos. Se insta también a los Estados a intercambiar información, conocimientos y experiencia en las funciones relacionadas con el SSP, utilizando el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) en línea de la OACI o cualquier otro mecanismo que pueda facilitar el intercambio y almacenamiento de datos e información.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota del contenido de la presente;
- pedir a la OACI que exija que los actuales grupos de expertos AIG y del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)/SSP y los grupos conexos tengan en cuenta la evolución de las disposiciones, políticas y textos de orientación para permitir a los Estados intensificar los vínculos entre las funciones AIG y SSP. Esto podría exigir que se considere la revisión de los Anexos 13 y 19 y sus documentos conexos y las cuestiones del protocolo (PQ) relacionadas con AIG de la evaluación de la aplicación del SSP por la OACI en el marco del USOAP; y
- alentar a los Estados a compartir regularmente información, conocimientos y experiencia en su gestión de riesgos para la seguridad operacional del SSP con todos sus elementos, incluidas las funciones AIG, y utilizar para ello el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) de la OACI o cualquier otro mecanismo que pueda facilitar el intercambio y almacenamiento de datos e información.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación, Parte II — Procedimientos y listas de verificación, Parte III — Investigación y Parte IV — Redacción de informes (Doc 9756)</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde principios del siglo XXI, un enfoque de *sistema total* empezó a evolucionar en toda la industria de aviación y a nivel estatal, de modo que se implantaron el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y el Programa estatal de seguridad operacional (SSP) con capacidades eficazmente integradas de recopilación y análisis de datos con claros indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional, establecidos de antemano.

1.2 “*No obstante, hasta la fecha los sistemas de seguridad operacional se han concentrado principalmente en el rendimiento individual en materia de seguridad operacional y en el control local, con mínima consideración del contexto más amplio del sistema aeronáutico total. Esto ha llevado al creciente reconocimiento del carácter complejo del sistema de aviación y, por parte de las diferentes organizaciones, de que todas desempeñan un papel en la seguridad operacional de la aviación. Hay muchos ejemplos de accidentes e incidentes que indican que las interfaces entre organizaciones han contribuido a resultados negativos.*” [párrafo 2.1.4 d) del Doc 9859 de la OACI].

1.3 Ha pasado a ser indispensable intensificar los vínculos entre los Anexos 13 y 19 en más de un aspecto. El objetivo consiste en integrar los esfuerzos a nivel estatal a fin de lograr los objetivos de investigación de alto nivel a fin de reforzar la seguridad operacional. Los vínculos actuales no son explícitos y no existen, en los mencionados Anexos, disposiciones específicas para explicarlos y fomentarlos.

1.4 La investigación de accidentes por los Estados constituye uno de los principales elementos de la gestión de riesgos para la seguridad operacional a nivel estatal y este componente de riesgo exige coordinación básica entre la autoridad de investigación de accidentes (AIA) del Estado y el organismo encargado del Programa estatal de seguridad operacional (SSP). En particular, el Estado debe considerar muy atentamente el análisis basado en el riesgo.

1.5 Un ejemplo de vínculo entre los Anexos 13 y 19 se relaciona con recomendaciones relativas a la seguridad operacional. En el Anexo 13 (Normas 6.11 y 6.12) se exige que el Estado cuente con un sistema para vigilar el cumplimiento de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional que haya establecido durante una investigación o en el informe final. Para que dichas recomendaciones sean eficaces, deberían permitir que se determinen el riesgo, los controles relativos a este último, la manera en que éstos hayan fallado y, a raíz de ello, que se recomienden medidas correctivas.

2. ANÁLISIS

2.1 En el Anexo 13 se dispone que los Estados investiguen accidentes, incidentes graves y determinados accidentes de conformidad con los requisitos nacionales del Estado. A este respecto, éste tiene la responsabilidad de determinar la necesidad y el alcance de la investigación de un suceso. Más bien que la obligación de investigar accidentes e incidentes graves (de conformidad con ciertos criterios), la decisión de investigar un incidente se basa en la evaluación de la exposición al riesgo asociada con el suceso.

2.2 En la identificación de peligros, la metodología *reactiva* constituye una parte particularmente importante de la gestión de riesgos para la seguridad operacional. Basándose en indicios observados durante la investigación de accidentes e incidentes, se definirán más claramente los peligros. Las investigaciones que abarquen un análisis completo que permite establecer las causas fundamentales, contribuirán de manera significativa al reforzamiento de la seguridad operacional, mientras que las que no sobrepasan el nivel básico de causalidad limitarán el valor de la investigación.

2.3 La gestión del SSP incumbe a diversos organismos estatales relacionados con la aviación y, en la mayoría de los Estados, la administración de aviación civil nacional es responsable de implantar la mayor parte del SSP. La responsabilidad de la AIA respecto al SSP se logra vinculando la causalidad de accidentes a factores relacionados con el SSP. Los resultados de la investigación deberían integrarse con otros elementos del SSP exigiéndose la participación de la AIA en el grupo de coordinación del SSP.

2.4 Este vínculo se apoya en el método recomendado 5.2.2 del Anexo 19 en el que se consideran los informes finales como fuente adicional que debe utilizarse para vigilar la aplicación de medidas preventivas para deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional. Un punto significativo de intersección es la información que procede de las investigaciones para los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) exigidos en el Anexo 19. Estos sistemas facilitan el análisis de la información relacionada con deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.

2.5 El informe final constituye el fundamento en que se basa la AIA para documentar las conclusiones relativas a riesgos de seguridad operacional y formular recomendaciones relativas a esta última. Por consiguiente, la transmisión de los informes finales, con recomendaciones relativas a la seguridad operacional, a los Estados interesados y a la OACI permite a la AIA contribuir a la base de datos del SSP. Lo mismo se aplica al repositorio de la OACI de recomendaciones en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC).

2.6 La comunicación de recomendaciones relativas a la seguridad operacional no se limita al informe final; además, la forma y el momento de dicha comunicación dependen del grado de riesgo asociado con el problema de seguridad operacional en cuestión. Sin embargo, la publicación de los informes finales proporciona una nueva oportunidad para que los Estados que cuenten con bases de datos limitadas utilicen las fuentes disponibles a nivel internacional para la identificación de peligros y la gestión de riesgos para la seguridad operacional.

2.7 Respecto a la filosofía de investigación del *sistema total* y a fin de lograr los objetivos de la investigación, la AIA debe considerar numerosas capacidades, entre las cuales figuran las siguientes:

- *Legislación eficaz* que otorgue poderes a la AIA para recopilar datos relativos a factores humanos y de organización que se consideren como elemento básico de toda investigación basada en el SSP. Debería otorgarse a los investigadores de la AIA poderes para examinar los registros de la organización, incluidos aquellos del nivel más elevado de gestión con miras a determinar los peligros relacionados con la cultura de la organización, los aspectos de gestión y el compromiso de la administración respecto a la seguridad operacional. Para determinar dichos aspectos de organización, los investigadores deberían estar facultados para acceder a fuentes de datos sobre factores humanos, lo que podría exigir que se revisen los datos personales que podrían estar clasificados como confidenciales en algunos Estados.
- *Instrucción* para los investigadores a fin de que adquieran competencia en las funciones necesarias de análisis de riesgos para la seguridad operacional. La instrucción tradicional para investigadores no mejorará su pericia en la investigación de factores humanos y de organización. Esto no significa que los investigadores deben recibir capacitación al nivel de especialistas en factores humanos, pero la instrucción que reciban debería permitirles determinar los casos en que se necesite la asistencia de un especialista en factores humanos.

- *Textos de orientación* eficaces que se necesitan para determinar y analizar todos los peligros relacionados con las interfaces de gestión de la seguridad operacional entre las organizaciones que hayan desempeñado una función operacional en el suceso. Al determinar y analizar los peligros, deberían considerarse los factores de organización de cada entidad involucrada en el suceso y la manera en que el sistema de gestión de la seguridad operacional haya determinado y mitigado las deficiencias de la entidad en materia de gestión de la seguridad operacional. La investigación no debería limitarse a las interacciones humanas, sino abarcar también la manera en que la cultura, el compromiso de la administración respecto a la seguridad operacional y los factores contextuales interactúan para generar nuevos peligros posibles.
- *Eficacia de las medidas preventivas*: Se exige que los Estados aseguren esta última basándose en sus recomendaciones relativas a la seguridad operacional. El establecimiento de indicadores clave de performance podría constituir un instrumento eficaz para evaluar la eficacia de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional.

2.8 Con objeto de globalizar la necesidad de vincular firmemente la investigación de accidentes e incidentes de aviación con SMS/SSP, es indispensable que la OACI mejore los textos de orientación sobre investigación para fines de gestión de riesgos. Debería considerarse en particular el mejoramiento de la vigilancia del cumplimiento de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional y los registros sobre su cumplimiento (como se exige en las Normas 6.11 y 6.12 del Anexo 13) para abarcar información sobre determinación de peligros, deficiencias del control de riesgos y medidas correctivas recomendadas. Esto deberá figurar en los registros del Estado que formula recomendaciones relativas a la seguridad operacional y del Estado al que éstas se destinan.

2.9 Una vez que se mejore el sistema estatal de seguimiento de las recomendaciones relativas a la seguridad operacional y se publiquen los informes finales con su contenido de análisis y conclusiones relativas a riesgos para la seguridad operacional, y con el repositorio de SRGC de la OACI, se mejorarán las capacidades de los Estados para actividades de determinación de peligros y gestión de riesgos ampliando la base de datos y mejorando la validez de los datos para el análisis de riesgos a nivel estatal.

2.10 Para mayor eficacia del vínculo entre AIG y SSP, deberían mejorarse los textos de orientación de los Doc 9756 y 9859, indicándose áreas y modelos de interfaces AIG-SSP, destacándose las responsabilidades de los Estados que participan en una investigación y sus funciones respecto a la aplicación de recomendaciones relativas a la seguridad operacional y estableciéndose una plataforma de diálogo entre los Estados interesados. El Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) en línea de la OACI, una vez modificado según corresponda, constituye una plataforma eficaz para que los Estados mantengan dicho diálogo y mejoren su base de datos de gestión de riesgos para la seguridad operacional y su capacidad de análisis.

2.11 Es indispensable mejorar las cuestiones del protocolo (PQ) del SSP relativas a la AIG en la evaluación, por la OACI, de la aplicación del SSP en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Esto puede exigir que se amplíe el alcance de las PQ para abarcar las capacidades mencionadas en el párrafo 2.7 de la presente nota, además de las actuales tres PQ relativas al desarrollo de competencias de los investigadores, textos de orientación y alcance de la consideración de los aspectos de las investigaciones relacionados con la gestión de la seguridad operacional.