



**Cuestión 5A del
Orden del Día: Efectividad de los planes**

Los programas estatales de seguridad (SSP) son un factor clave para mejorar la seguridad

(Nota presentada por Francia)

RESUMEN	
<p>En sus acciones de desarrollo de capacitación con otros países, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de Francia, de acuerdo con las políticas de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (AESA), hace especial hincapié en la asistencia para la elaboración y implementación del Programa de Seguridad Estatal (SSP), basándose en la sólida metodología desarrollada en este ámbito en Francia. La asistencia en la identificación de amenazas o peligros, en el establecimiento de objetivos e indicadores estratégicos, así como en la creación de un sistema fiable de notificación de sucesos de seguridad operacional requiere una cuidadosa adaptación del contexto nacional de aviación a otro. Se requiere un enfoque estructurado y organizado para crear un entorno en el que el SSP se convierta en una referencia para todo el sistema nacional de aviación.</p> <p>Este entorno es clave para alcanzar y mantener el objetivo de seguridad del GASP de cero accidentes mortales en las operaciones comerciales para 2030 y años posteriores.</p>	
Referencias:	
- GASP	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	<i>Seguridad operacional</i>

1. Introducción

- 1.1 Esta nota de estudio sigue las conclusiones establecidas en la reunión RAAC/17:
- RAAC17/02 sobre la aprobación del programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los estados SAM, en particular en lo que respecta a la implementación del SSP.
 - RAAC17/03 sobre el compromiso para apoyar la implementación del SSP/SMS en los Estados de la región SAM.

1.2 En 2009, Francia estableció su primer programa estatal de seguridad (SSP) y adoptó su primer Plan Nacional de Seguridad Aérea, que posteriormente se definió en el Anexo 19 del Convenio de Chicago. Desde entonces, esta iniciativa pionera se ha convertido en una norma internacional y europea. De conformidad con el artículo 8 del Reglamento de base 2018/1139 de la Unión Europea, los Estados deben establecer un «Plan Estatal de Seguridad Aérea».

1.3 Para desarrollar el SSP francés, ha sido necesario definir objetivos estratégicos concretos. Para supervisar estos objetivos, ha sido fundamental implicar firmemente a las partes interesadas del sector de la aviación. Otro aspecto esencial fue crear un equipo específico dentro de la Dirección de Seguridad Operacional de la DGAC francesa encargado de recopilar y utilizar datos fiables sobre seguridad operacional. La DGAC identificó también las principales áreas de riesgo y puso en marcha una consulta con las principales partes interesadas de la aviación para confirmar las áreas de atención prioritaria del programa.

1.4 Entre 2018 y 2023 se produjeron grandes convulsiones con la crisis sanitaria de la COVID-19, seguida de la reanudación de la actividad, que trajo consigo nuevos riesgos. Este periodo también estuvo marcado por el aumento de los retos medioambientales, el resurgimiento de conflictos armados en las puertas de la UE, el incremento de las amenazas a la ciberseguridad, la aparición de nuevos actores, en particular en el ámbito de las nuevas tecnologías y la movilidad urbana, y la pérdida de competencias debido a la rotación de personal en determinadas profesiones de la aviación como consecuencia de la crisis sanitaria. Tras esta época de crisis y en respuesta a estos cambios importantes y simultáneos, la resiliencia ha surgido como un requisito general para salvaguardar y consolidar las mejoras de seguridad logradas en años anteriores.

1.5 Gracias a la mejora continua de la notificación de sucesos de seguridad operacional, a las nuevas fuentes y herramientas de datos, a los análisis de «big data» ahora disponibles, a herramientas más eficientes que permiten a los expertos analizar los indicadores de seguridad operacional y a redes de seguridad aérea de éxito que apuntalan nuestro conocimiento de la actividad y sus riesgos, la DGAC francesa ha podido perfeccionar su comprensión de los riesgos de seguridad e iniciar acciones prioritarias.

1.6 Por ello, la DGAC se compromete a abordar estos temas en los próximos cinco años. Para ello, se llevarán a cabo acciones sistémicas y operativas centradas específicamente en mejorar la seguridad operacional en la aviación general. Esto se desprende del análisis continuo de los accidentes de aviación general en Francia, que ha demostrado que el objetivo de mejorar los niveles de seguridad no se alcanzó durante el plan anterior.

2. **Discusión**

2.1 **Identificar amenazas o peligros en diferentes contextos aeronáuticos es todo un reto.**

Varios factores diferencian a Francia de la mayoría de los países en el ámbito de la aviación: una importante densidad aeroportuaria, un dinámico sector de la aviación general, tanto en términos de aeronaves certificadas como de ultraligeros, una innovación muy activa en forma de vuelos prototipos, nuevos proyectos de movilidad urbana (VTOL), utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), fuentes de energía alternativas, etc. Este contexto de innovación y expansión, marcado por una larga tradición de fabricación de aeronaves, requiere un marco en el que todas estas actividades puedan desarrollarse y en el que la seguridad mejore constantemente. Con más de 12 000 aeronaves en posesión de un certificado de aeronavegabilidad europeo o nacional y 16 000 ultraligeros, Francia es un referente en el sector de la aviación. Francia disfruta de un rico contexto aeronáutico: 12 000 aeronaves con certificado de aeronavegabilidad europeo o nacional, 16 000 ultraligeros, 20 000 operadores de RPAS, 100 operadores de transporte aéreo comercial, cerca de 500 aeródromos, 900 aeródromos de ultraligeros, 500 talleres de

mantenimiento y organizaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad, cerca de 160 organizaciones de formación aprobadas (ATO) y más de 750 organizaciones de formación declaradas (DTO), así como una academia nacional de aviación civil (ENAC) reconocida internacionalmente. Sin embargo, este alto nivel de actividad conlleva nuevas amenazas que hay que controlar.

2.2 El establecimiento de objetivos e indicadores estratégicos es un componente clave de los programas de seguridad del Estado

El objetivo fijado por el SSP francés (denominado «PSE» por «Programme de Sécurité de l'Etat» en francés), que es el Programa Estatal de Seguridad definido en el Anexo 19 del Convenio de Chicago, es mantener a Francia entre los países europeos con los niveles de seguridad más altos en el sector de la aviación comercial. El indicador relacionado que mide la tasa de accidentes mortales de los operadores franceses de aeronaves de transporte comercial con más de veinte asientos para pasajeros se mantuvo en cero durante el período 2018-2023. El indicador para la aviación general y los trabajos aéreos incluye el número de accidentes mortales en los que están implicadas aeronaves matriculadas o identificadas en Francia. El SSP tiene como objetivo reducir significativamente el número de accidentes mortales. Este objetivo no se alcanzó durante el período 2018-2023, por lo que la SSP debe extraer las conclusiones pertinentes a la hora de determinar las medidas de seguridad que deben adoptarse en el período 2024-2028.

2.3 La notificación de sucesos de seguridad operacional es fundamental para aplicar eficazmente el SSP

Un análisis general y el uso de informes a nivel de SSP han sido dos de las principales fuentes utilizadas para identificar problemas de seguridad en la preparación del SSP francés. A pesar de la crisis del COVID, el número de notificaciones de sucesos de seguridad operacional aumentó de 74 000 en 2018 a casi 93 000 en 2022. La tasa de notificación, que incluye a todas las partes interesadas, aumentó significativamente en 2020 y se ha mantenido alta desde entonces. Este aumento indica que el sistema de notificación funciona correctamente y que los operadores franceses tienen una buena cultura de seguridad. La protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional es primordial para el flujo de informes y la DGAC francesa siempre ha hecho hincapié en generar confianza en lo referente a la confidencialidad y la protección de la información contra cualquier uso indebido. En cualquier caso, si se elabora un informe de investigación, este será desidentificado (sin identificar la fecha, los operadores ni las personas implicadas).

No obstante, el objetivo de la DGAC es seguir centrándose en mejorar la calidad de los informes, especialmente en lo que se refiere a los análisis y la clasificación del nivel de riesgo realizados por los operadores, así como a la trazabilidad de las medidas que adoptan. En lo que respecta a la cultura de la seguridad y, más concretamente, a la notificación de sucesos de seguridad operacional, la DGAC se ha fijado un nuevo objetivo estratégico para mejorar los índices de notificación por parte de los operadores.

2.4 Desarrollo de capacitación en SSP

La DGAC define un programa anual de formación en colaboración con la ENAC (Academia Nacional de Aviación Civil), en el marco de los acuerdos de cooperación de la DGAC con varios países. Este programa de formación forma parte de las actividades de cooperación en el marco del programa «Ningún país se queda atrás» de la OACI. En el marco de este programa, la DGAC financia formación relativa a la seguridad a nivel estatal y SSP.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- (a) a tomar nota del contenido de la nota de estudio.
- (b) Llegar a un acuerdo sobre la importancia de notificar sucesos relacionados con la seguridad operacional como factor de mejora de la misma.
- (c) Intercambiar experiencias y buenas prácticas sobre la implementación de los SSP y el desarrollo de capacitación.

- FIN -