



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis

INICIATIVA EUROPEA DE ESTRATEGIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²; y por EUROCONTROL)

RESUMEN

La Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), lanzada en 2006, ha alcanzado su madurez. Se trata de una asociación voluntaria para la seguridad operacional, con financiación privada, encaminada a reforzar la seguridad operacional en Europa y proteger al ciudadano europeo en todo el mundo. Facilitada y administrada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), sin ser propiedad de la misma, ESSI reúne a autoridades europeas de aviación y la industria, así como socios internacionales como la OACI y la FAA; desde 2010 su gestión satisface los requisitos de la norma ISO 9001:2008. Contribuye al desarrollo e implantación del Plan europeo de seguridad operacional de la aviación y ha producido varios documentos sobre gestión y promoción de la seguridad operacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI)³ fue lanzada en 2006 por AESA como sucesora de la Iniciativa conjunta de seguridad operacional de la aviación, de las Autoridades Conjuntas de Aviación. Su creación se describe en la nota WP/195, presentada al 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI; un informe sobre su progreso fue presentado en la nota WP/198 al período de sesiones siguiente en 2010. La presente nota de estudio se centra en las actividades y logros de ESSI durante los últimos tres años.

1.2 Durante su existencia, ESSI ha redefinido y revitalizado las medidas de cooperación en materia de seguridad operacional en Europa con un nuevo objetivo, un nuevo enfoque de asociación entre autoridades de reglamentación y la industria para reforzar la seguridad operacional en Europa y proteger al ciudadano europeo en todo el mundo. ESSI es facilitada por AESA, pero no es propiedad de esta última; sus participantes vienen de los Estados de AESA y la CEAC, reuniendo a autoridades europeas de

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

³ <http://www.easa.eu.int/essi/>.

aviación y la industria, así como socios internacionales como la OACI y la FAA de EEUU. Más de 150 organizaciones civiles y militares participan en ESSI, la mayoría de ellas civiles.

1.3 ESSI ha mantenido y ampliado su cooperación con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de EEUU y otras iniciativas importantes conexas en el mundo, como el Equipo internacional de seguridad operacional de helicópteros (IHST) y el Comité directivo conjunto de aviación general (GA JSC) de EEUU, así como con la OACI en el marco de las iniciativas del Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación – Europa (RASG-EUR)

1.4 Administrada por AESA, la gestión de ESSI se ha llevado a cabo desde 2010 de conformidad con los requisitos de la norma ISO 9001:2008.

1.5 ESSI sigue manteniendo tres componentes: el Equipo europeo de seguridad operacional de la aviación comercial (ECAST), el Equipo europeo de seguridad operacional de helicópteros (EHEST) y el Equipo europeo de seguridad operacional de la aviación general (EGAST). Contribuye al desarrollo e implantación del Plan europeo de seguridad operacional de la aviación y ha producido varios documentos sobre gestión y promoción de la seguridad operacional.

2. EQUIPO EUROPEO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

2.1 ECAST⁴ es el componente de ESSI en materia de transporte aéreo comercial (CAT) con aeronaves de alas fijas. Copresidido por AESA y la IATA, ECAST reúne a más de 75 organizaciones y coopera con los programas CAST de EEUU y COSCAP de la OACI, así como con RASG-EUR de esta última. Sus actividades giran principalmente en torno al análisis de la seguridad operacional, los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y la cultura de seguridad operacional, la seguridad operacional en las pistas y en tierra, la vigilancia de los datos de vuelo (FDM) y el análisis prospectivo de la seguridad operacional.

2.2 ECAST ha determinado las mejores prácticas de organización de SMS y producido orientación sobre evaluación de la cultura de seguridad operacional, determinación de peligros y gestión de riesgos. El Grupo de trabajo sobre soluciones de gestión de riesgos de las líneas aéreas, un equipo asociado con ECAST, ha publicado un método innovador de evaluación de riesgos operacionales (llamado ARMS) para las líneas aéreas y otras organizaciones de aviación. La evaluación de riesgos es una de las partes más difíciles de la gestión de riesgos.

2.3 ECAST patrocinó la 2ª edición del *Plan de acción europeo para la prevención de las incursiones en la pista*, publicado por EUROCONTROL. Dicho tema es también objeto de atención por parte de una gran diversidad de organismos interesados en Europa y el mundo entero. La primera edición del mencionado Plan de acción, elaborado por un grupo de trabajo dirigido por EUROCONTROL con el apoyo de ECAST, se publicó en enero de 2013.

2.4 ECAST ha creado también un Grupo de trabajo sobre seguridad operacional en tierra; entre los resultados previstos figura una propuesta de programa de capacitación sobre seguridad operacional en tierra, investigación sobre factores humanos y seguridad operacional en la plataforma, programa de capacitación sobre gestión de recursos en la plataforma y material didáctico. El grupo de trabajo contribuyó también a la primera edición del Manual de operaciones en tierra de la IATA,

⁴ <http://www.easa.eu.int/essi/ecast>

publicado en 2012, y fomenta el uso del conjunto de productos de la IATA aplicados en tierra: el Manual de servicios de escala en los aeropuertos, el programa de auditoría de la seguridad de las operaciones en tierra de la IATA (ISAGO), el Manual de operaciones en tierra y la Base de datos sobre daños sufridos en tierra.

2.5 El Foro FDM de explotadores europeos es una iniciativa voluntaria establecida bajo la égida de ECAST. Está encaminado a asistir a los explotadores en la implantación de un programa FDM y lograr beneficios de seguridad operacional compartiendo las mejores prácticas. Se ha ampliado la participación en el mismo a explotadores de aeronaves, asociaciones, asociaciones de tripulaciones de vuelo, fabricantes de aeronaves, organismos de investigación y educación y autoridades de reglamentación de la aviación, tanto europeos como no europeos. El foro organizó con éxito conferencias en Colonia en 2012 y 2013.

2.6 AESA ha cooperado con el Equipo de seguridad operacional de la aviación del futuro, un grupo asociado con ECAST y CAST de EEUU sobre análisis prospectivo de la seguridad operacional (tratar hoy los riesgos de mañana). En 2012, un equipo de proyecto dirigido por AESA publicó una *Metodología para evaluar riesgos futuros* como realización de la sección de cuestiones nuevas del Plan europeo de seguridad operacional de la aviación⁵.

3. EQUIPO EUROPEO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE HELICÓPTEROS (EHEST)

3.1 EHEST⁶, equipo de ESSI encargado de los helicópteros y componente europeo del Equipo internacional de seguridad operacional de helicópteros (IHST), desempeña una función fundamental en la elaboración de la sección relativa a helicópteros en el Plan europeo de seguridad operacional de la aviación.

3.2 La tasa mundial de accidentes de helicópteros es todavía mucho más elevada que la de las aeronaves de alas fijas. Aunque se cuenta con menos datos en el caso de ciertas regiones y ciertos tipos de operaciones, la tasa de accidentes de helicópteros civiles puede estimarse en un 0,80/100 000 horas.

3.3 IHST fue creado en Estados Unidos en 2006 con el objetivo de lograr una reducción del 80% en la tasa de accidentes en 2016 en las operaciones civiles y militares. EHEST fue establecido a finales del mismo año para tratar los aspectos específicos de la seguridad de las operaciones de helicópteros en Europa; reúne a fabricantes de helicópteros y componentes, explotadores, autoridades de reglamentación, asociaciones de helicópteros y pilotos, instituciones de investigación, juntas de investigación de accidentes y algunos explotadores militares, procedentes de toda Europa. Copresidido por AESA, el Comité europeo de explotadores de helicópteros (EHOE) y Eurocopter, EHEST reúne a unas cincuenta organizaciones para tratar una amplia gama de operaciones de helicópteros, desde transporte aéreo comercial hasta operaciones especializadas (trabajos aéreos) y aviación general y actividades de instrucción para el vuelo.

3.4 EHEST cuenta con un equipo de análisis (Equipo europeo de análisis de la seguridad operacional de los helicópteros), un equipo de implantación (Equipo europeo de implantación de la seguridad operacional de los helicópteros), organizado en subequipos especializados en instrucción, SMS y operaciones, tecnología, mantenimiento y reglamentación, y un equipo de comunicación. En 2010 publicó un informe de análisis de 311 accidentes de helicóptero en Europa entre 2000 y 2005, basándose en lo cual se crearon cinco subequipos de implantación para examinar aspectos de instrucción, SMS y operaciones, tecnología, mantenimiento y reglamentación.

⁵ <http://www.easa.eu.int/sms>

⁶ <http://www.easa.eu.int/essi/ehest>

3.5 Los productos de EHEST incluyen Instrumentos de gestión de la seguridad operacional, basados en las Reglas de implantación y medios aceptables de cumplimiento para sistemas de gestión de operaciones en Europa, publicadas en 2012, y varios folletos y vídeos sobre temas prioritarios de seguridad operacional: pérdida de control en entorno visual degradado, anillo turbillonario, pérdida de eficacia del rotor de cola, vuelco estático y dinámico, evaluación de riesgos previa al vuelo, destreza para pilotar helicópteros, emplazamientos de aterrizaje fuera de los aeropuertos, toma de decisiones por los pilotos, evaluación de riesgos en la instrucción, autorrotación en la instrucción y gestión de pasajeros. EHEST ha publicado también un conjunto de instrumentos de mantenimiento, en cooperación con IHST, y está elaborando un Manual para instructores de tripulaciones de vuelo.

4. **EQUIPO EUROPEO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN GENERAL (EGAST)**

4.1 Creado a finales de 2007, EGAST⁷ es el tercer equipo de ESSI, encargado del sector alas fijas de la aviación general (GA). En Europa y en otras regiones del mundo, se trata de una comunidad dispersa en que la aviación deportiva y recreativa abarca una amplia gama de actividades, desde vuelos propulsados, con globo y con planeador hasta actividades de invención más reciente como surf aéreo, vuelo en aeronaves ultraligeras y parapente.

4.2 Basado en iniciativas existentes tomadas a nivel nacional o por fabricantes, organizaciones y asociaciones GA, EGAST está copresidido por AESA, el Consejo europeo de salones aeronáuticos (EAC) y el Consejo europeo de apoyo a la aviación general (ECOGAS). Abarca más de 50 organizaciones y coopera a nivel internacional con el Comité directivo conjunto de aviación general, copresidido por la FAA, y con la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos de la Asociación de propietarios y pilotos de aeronaves (AOPA).

4.3 EGAST tiene por objetivo mejorar la seguridad operacional de la GA mediante promoción, instrucción e intercambio de buenas prácticas. Su organización se basa en cuatro actividades: análisis de datos a nivel de Europa, promoción de la seguridad operacional, interfaz con la investigación y comunicación.

4.4 EGAST determina, elabora y comparte folletos y videos sobre seguridad operacional relativos a conciencia del riesgo y mejora de la toma de decisiones, destinados a los pilotos y la comunidad GA en Europa. Las producciones recientes abarcan vídeos sobre pérdida de control, error humano y el uso de paracaídas y folletos sobre prevención de colisiones, toma de decisiones y previsión meteorológica para pilotos, navegación VFR diurna con tecnologías avanzadas, así como pérdida de control por entrada en pérdida o en giro. Además, mediante el sitio Web de EGAST, se pone al alcance de la comunidad material de promoción de la seguridad operacional (incluidos carteles) de autoridades nacionales de aviación y asociaciones GA de Europa.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota del desarrollo de la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional.

— FIN —

⁷ <http://www.easa.eu.int/essi/egast>