



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestiones 28 y 29: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

GESTIÓN CONSOLIDADA DE CONOCIMIENTOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN: UN ELEMENTO QUE PERMITIRÁ MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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

RESUMEN

Los fabricantes de aeronaves estiman que, para 2030, en la aviación comercial habría un accidente cada tres meses. Para afrontar ese riesgo claramente inaceptable para la sociedad, es necesario, además del intercambio de datos de seguridad operacional, un enfoque consolidado y de toda la industria con respecto a la gestión de conocimientos de seguridad operacional, basado en los programas estatales de seguridad operacional y en los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los explotadores, así como en la estructura del nuevo Anexo 19 de la OACI. Tal enfoque dependería del intercambio de datos sobre seguridad operacional, aunque no se limitaría a ello, sino que proporcionaría una explicación más completa, así como la justificación y el contexto de los datos para contribuir a una mejor comprensión sobre cómo optimizar la seguridad operacional

Tal enfoque no debería generar costos adicionales para la industria de la aviación, ya que se trataría simplemente de reunir elementos existentes. Una divulgación más amplia de información de buena calidad sería muy beneficiosa para los Estados y proveedores de servicios aéreos, puesto que les ayudaría a llevar a cabo actividades para mejorar la seguridad operacional en forma eficiente y eficaz en función de los costos. La aplicación de un enfoque racional y de alcance mundial para la gestión de conocimientos contribuiría a satisfacer las necesidades de información y evitaría la duplicación de esfuerzos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a recomendar al Consejo de la OACI que someta a consideración — en particular y en lo inmediato, por intermedio del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional, cuando éste prosiga su labor de perfeccionamiento del Anexo 19 — la promoción a gran escala de un enfoque consolidado de la gestión de conocimientos de seguridad operacional que abarque a toda la industria.

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, Rumania 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.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Basándose en el actual índice de accidentes y la recuperación esperada del crecimiento del tránsito aéreo, los fabricantes de aeronaves estiman que, para 2030, en la aviación comercial podría ocurrir un accidente cada tres meses. Esa cifra implica un riesgo inaceptable para la sociedad que, de concretarse, afectaría la viabilidad económica sostenible de la industria de la aviación.

1.2 La OACI ha conducido con mucho éxito la seguridad operacional de la aviación proporcionando a los Estados un marco sólido de sistemas y enfoques para mejorar la seguridad operacional, por ejemplo mediante los programas estatales de seguridad operacional, los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado y mediante la implementación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Además, el nuevo Anexo 19 ha sido concebido para dar mayor ímpetu a un enfoque estructurado de la gestión de la seguridad operacional. Con todo, para reducir aún más el índice de accidentes, es necesario que, como complemento del intercambio de datos de seguridad operacional, se aplique un enfoque plenamente consolidado para la gestión de conocimientos, y que abarque a toda la industria. Los datos y la información de buena calidad sobre seguridad operacional, si se los divulga ampliamente, son la piedra angular de los sistemas mencionados, y es necesario utilizarlos para dar impulso a las futuras mejoras de la seguridad operacional.

2. OBJETIVO Y ALCANCE

2.1 Esta nota tiene por finalidad promover el concepto de una gestión consolidada de conocimientos sobre seguridad operacional que abarque a toda la industria como elemento clave para facilitar el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación.

2.2 En la nota se describen las limitaciones de la actual utilización de los datos de seguridad operacional de la aviación como elemento facilitador y se enumeran los beneficios potenciales de un enfoque de gestión de conocimientos de seguridad operacional de toda la industria de la aviación, junto con los elementos y principios fundamentales que apoyarían dicho enfoque.

3. LIMITACIONES ACTUALES

3.1 En el marco del sistema de gestión de la seguridad operacional de la aviación, los proveedores de servicios aéreos introducen mejoras en la seguridad operacional mediante los procesos de identificación de peligros, evaluación de riesgos y mitigación. No obstante, dichos procesos dependen de conocimientos fragmentados, a menudo limitados a un proveedor de servicios aéreos o a un Estado, complementados con una gestión de conocimientos sobre seguridad operacional de la aviación bastante ad hoc.

3.2 Actualmente, la gestión de conocimientos sobre seguridad operacional depende en gran medida del intercambio de datos sobre seguridad operacional, aunque sin limitarse a ello. Pero no basta con tratar de mejorar la recopilación, el almacenamiento y el intercambio de datos esenciales para que la aviación siga siendo segura en el largo plazo. Es necesario convertir los datos y las cifras en conocimiento real – inteligencia en seguridad operacional – que proporcione una explicación completa, un contexto y una comprensión proactiva, robusta y sistemática de cómo mejorar exactamente la seguridad operacional de los vuelos.

4. BENEFICIOS

4.1 Un enfoque consolidado a escala mundial para la gestión de conocimientos sobre seguridad operacional de la aviación se basa esencialmente en el aprendizaje e intercambio de las mejores

prácticas en toda la industria. Sólo un enfoque de esa naturaleza permitirá que la comunidad de la aviación pueda cotejar y aprender de los –desde un punto de vista estadístico- infrecuentes sucesos en los que se ve afectada la seguridad operacional. El enfoque propuesto reuniría sistemáticamente elementos diversos en la cadena de conocimientos sobre seguridad operacional, lo que permitiría que se realizaran actividades para mejorar la seguridad operacional en forma eficiente y eficaz en función de los costos evitando la duplicación de esfuerzos.

4.2 Pasar de un régimen orientado principalmente hacia el intercambio de datos de seguridad operacional a un concepto de gestión de conocimientos sobre seguridad operacional que abarque a toda la aviación es plenamente acorde con el nuevo Anexo 19 y, en Europa, se corresponde absolutamente con las futuras orientaciones y políticas de seguridad operacional de la aviación de la UE.

5. LA GESTIÓN DE CONOCIMIENTOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL COMO PRINCIPAL ELEMENTO FACILITADOR DE UNA SEGURIDAD OPERACIONAL MEJORADA

5.1 La aplicación de un enfoque como el descrito en el proceso de mejora de la seguridad operacional aseguraría que los Estados y los proveedores de servicios de aviación pudieran introducir mejoras en la seguridad operacional en forma más eficiente y estar así mejor preparados para responder a los desafíos futuros de seguridad operacional.

5.2 Se sugiere que el enfoque³ de gestión de conocimientos de seguridad operacional se construya sobre la base de los siguientes principios y elementos:

- a) **Integralidad.** Cobertura integral de las mejores prácticas de todos los segmentos de la aviación, diversas regiones geográficas y entornos operacionales variados;
- b) **Trazabilidad.** Es preciso que sea rastreable el origen de los mejores métodos, requisitos normativos, prácticas de gestión de la seguridad operacional y pruebas de resiliencia y vulnerabilidades;
- c) **Accesibilidad, calidad y credibilidad.** El acceso universal para los profesionales de la seguridad operacional de la aviación es clave. El conocimiento sobre seguridad operacional en sí mismo debe ser creíble y fiable;
- d) **Disponibilidad y facilidad de uso.** El número de elementos de conocimientos sobre seguridad operacional es muy amplio. Por eso es esencial contar con un mecanismo inteligente con capacidad de búsqueda rápida para localizar la información deseada;
- e) **Flexibilidad.** El enfoque y el proceso conexo necesitarían ser suficientemente flexibles para permitir introducir cambios en los elementos estructurales; y

³ El prototipo de una herramienta basada en los principios que se presentan en el párrafo 5.2 es la plataforma basada en la web SKYbrary, un proyecto en colaboración de EUROCONTROL, la OACI, la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos, el Comité para la seguridad operacional de los vuelos del Reino Unido, la Iniciativa Europea de Estrategia de seguridad operacional de la EASA, el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial liderado por la FAA, la Federación Internacional de Aeronavegabilidad y el Grupo internacional de colaboración sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional.

- f) ***Eficiencia y sostenibilidad.*** El enfoque no debe imponer carga adicional alguna a la comunidad de la aviación, y debería hacer pleno uso de los procesos y herramientas existentes.

6. CONCLUSIÓN

6.1 Se invita a la Asamblea a recomendar al Consejo de la OACI que someta a consideración — en particular y en lo inmediato, por intermedio del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional, cuando éste prosiga su labor de perfeccionamiento del Anexo 19 — la promoción a gran escala de un enfoque consolidado de la gestión de conocimientos de seguridad operacional que abarque a toda la industria.

— FIN —