Organización de Aviación Civil Internacional

A38-WP/329[1]
TE/146
17/9/13

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización

ENFOQUE PROACTIVO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

La recomendaciones 6.11 y 6.12 del Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, estipulan que es necesario monitorear y hacer un seguimiento de la implantación de las recomendaciones acerca de la seguridad operacional. Con la adopción por el Consejo, del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, un sistema eficaz para hacer un seguimiento de la implantación de medidas para garantizar la seguridad de vuelo debe constituirse en una garantía de la idoneidad del nivel de seguridad operacional aceptable asumido. Este documento se refiere a algunas cuestiones sobre la determinación de enfoques acerca de métodos de seguimiento de la aplicación de medidas de aseguramiento de la seguridad operacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a recomendar que el Consejo agilice la elaboración y adopción de un método unificado de formalizar las recomendaciones y medidas en materia de seguridad operacional e iniciar en la OACI un diálogo con respecto a la cuestión de elevar a normas las recomendaciones 6.11 y 6.12 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de seguridad operacional.
Repercusiones financieras:	No se aplica.
Referencias:	Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación.* *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (*Doc 9859) *Informe de la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/08)* (Doc 9914) Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*

[1] La versión en ruso fue proporcionada por la Federación de Rusia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Las normas del Anexo 19, *Gestión de la seguridad operacional*, rigen la manera en que el Estado determina la eficacia que debe tener el medio para garantizar el nivel aceptable de seguridad operacional.

1.2. En cuanto a la reglamentación de las actividades de gestión de la seguridad operacional, el Anexo 19 contiene normas acerca de la recopilación y análisis de datos que anteriormente residían en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. Por lo tanto, los resultados del análisis de los datos de seguridad operacional que se han recopilado recientemente en cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 13 deberían constituir los datos iniciales para determinar la eficacia del sistema de aseguramiento del nivel aceptable de seguridad operacional.

1.3. El *Manual sobre gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) recalca la importancia de utilizar datos de otros sistemas diferentes a la base de datos de accidentes e incidentes de aviación, en la que se registran incidentes que tienen consecuencias menos graves. En lo que hace a obtener datos de seguridad operacional, estos sistemas se consideran proactivos.

1.4. Las disposiciones contenidas en el Doc 9859 no limitan el derecho de un Estado al elegir el método y las herramientas para obtener los datos adicionales necesarios para la implantación y funcionamiento de sistemas de aseguramiento de la seguridad operacional, pero tampoco definen los requisitos mínimos para proporcionar la garantía de que el aseguramiento del nivel aceptable, así definido, de seguridad operacional será adecuado.

1.5. En todo caso, los eventos pasados se convierten en datos en los sistemas de recopilación y análisis de datos de seguridad operacional. El evento difiere únicamente en el nivel de peligrosidad de sus consecuencias.

1.6. Al mismo tiempo, además de la información de las bases de datos de seguridad operacional acerca los eventos calificados con los descriptores de “tipo de evento” (“qué ocurrió”) y “factor” (“¿por qué ocurrió?”), se puede obtener información acerca del enfoque (“¿qué hacer?”) y resultados (“¿cuán eficaz?”) de la gestión de la seguridad operacional.

2. CREACIÓN Y UTILIZACIÓN DE BASES DE DATOS SOBRE RECOMENDACIONES Y MEDIDAS DE ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1. La meta de una investigación realizada de conformidad con el Anexo 13 es prevenir accidentes e incidentes de aeronaves en el futuro. Esta meta se logra, en parte, redactando recomendaciones de seguridad operacional. El anexo 13 recomienda a los Estados que adopten procedimientos para registrar medidas para implantar recomendaciones de aseguramiento de la seguridad operacional y darles seguimiento para efectos de monitoreo.

2.2. Se puede aplicar un enfoque análogo a otros resultados de eventos de consecuencias menos graves que no requieren investigarse, pero sobre los que la información sobre sus causas se puede emplear en el sistema de gestión del aseguramiento de la seguridad operacional.

2.3. La recomendación 6.11 y 6.12 del Anexo 13 propone que los Estados lleven a cabo procedimientos para registrar medidas adoptadas para implantar recomendaciones de aseguramiento de la seguridad operacional y apliquen procedimientos de monitoreo de procedimientos

2.4. Las recomendaciones sobre seguridad operacional se registran, como regla general, en las mismas bases de datos de seguridad operacional que los eventos que representan una amenaza para la seguridad operacional o que podrían constituir una amenaza para la seguridad operacional. En el futuro, estas recomendaciones se transforman en medidas para prevenir accidentes de aeronaves que, en un número significativo de casos, podrían determinar instrucciones diferentes a las ofrecidas en las recomendaciones sobre seguridad operacional.

2.5. Una medida desarrollada con base en una recomendación de seguridad operacional es el resultado de un estudio de diferentes condiciones, circunstancias y sus consecuencias que deberían garantizar que se alcance un nivel aceptable de seguridad operacional. Al desarrollar la medida, los especialistas no solo tienen en cuenta las circunstancias y causas del evento que dio lugar al trabajo, sino también la experiencia de estudios anteriores en esta área o áreas similares.

2.6. Por lo tanto, la medida de seguridad operacional debería considerarse el resultado de estudios ambiciosos de seguridad operacional. Por otra parte, los datos objetivos obtenidos de los resultados de la síntesis y el análisis de medidas de seguridad operacional (su documentación), son objeto de monitoreo para justificar el nivel de seguridad operacional aceptable correspondiente a metas y objetivos establecidos en el marco adoptado del sistema de seguridad operacional de aeronave.

2.7. Actualmente existen muchas fuentes de información que requieren descriptores para condiciones específicas, entre los que se encuentran: el “tipo de evento” (“¿qué ocurrió?”), la medida requerida (“¿Qué hacer?”) y le resultado de gestión de la seguridad operacional esperado (“¿cuán eficaz?”).

2.8. Resumir las recomendaciones y medidas de seguridad operacional, y monitorear su relación con las amenazas conocidas o posibles en materia de seguridad operacional que se supone deben prevenir, ayuda a obtener una evaluación objetiva de si se está proporcionando un nivel aceptable de seguridad operacional y cuán eficaces son los sistemas de gestión de la seguridad operacional.

2.9. Actualmente, los métodos normalizados de notificación y análisis subsiguiente se han propuesto únicamente para eventos que constituyen una amenaza para la seguridad operacional. Estos métodos se utilizan en el sistema de notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP) y en otros sistemas, en el que se utilizan clasificadores de estructura similar. Si bien, el ADREP permite formalizar las recomendaciones sobre seguridad operacional, los enfoques ofrecidos para este propósito no se distinguen con el mismo nivel de profundidad de los detalles que, por ejemplo, el que se tiene para el tipo de evento y factores del accidente (incidente) de aeronave. El problema del monitoreo de medidas desarrolladas e implantadas no lo resuelve el ADREP.

2.10. La cuestión de la base de datos para las recomendaciones de seguridad operacional se debatió por primera vez en la reunión Departamental sobre prevención e investigación de accidentes (AIG) AIG-1999. Como parte de los resultados de la AIG-1999, se adoptó la Recomendación 1.4/2, que propuso que la OACI estableciera una base de datos a fin de que los Estados pudieran utilizarla para prevenir los accidentes de aviación.

2.11. Posteriormente, la AIG-2008 adoptó la Recomendación 1.6/5 que tiene instrucciones sobre cómo identificar, recopilar y hacer seguimiento al proceso de implantación de las recomendaciones sobre seguridad operacional y la Recomendación 1.6/6 acerca de una herramienta y una taxonomía comunes para recomendaciones en materia de seguridad operacional.

2.12. No se cuenta con información acerca del progreso de la aplicación de las Recomendaciones 1.6/5 y 1.6/6 propuestas por la AIG-2008. Teniendo en cuenta el nuevo Anexo sobre seguridad operacional y los objetivos del enfoque proactivo, es necesario forzar una solución para el reto de desarrollar y adoptar métodos de formalización, no únicamente de las recomendaciones en materia de seguridad operacional, sino también de las medidas desarrolladas relacionadas con ellas.

3. CONCLUSIONES

3.1. Las disposiciones del Anexo 19 rigen la manera en que el Estado asume la eficacia alcanzada en el aseguramiento del nivel aceptable de seguridad operacional. El Anexo 19 contiene una referencia al *Manual de seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859), el cual no incluye los requisitos mínimos para garantizar que será adecuado el aseguramiento del nivel aceptable de seguridad operacional.

3.2. El enfoque de las medidas de aseguramiento de la seguridad operacional y de la eficacia de su aplicación determina si se ha definido correctamente el aseguramiento del nivel de seguridad operacional aceptable.

3.3. No se ha resuelto aún el problema de asegurar la capacidad de identificar y hacer seguimiento al proceso de aplicación de las recomendaciones en materia de seguridad operacional, mediante la adopción de una taxonomía común, análoga al rastreo de las amenazas a la seguridad operacional; esto podría crear problemas significativos en la aplicación de los requisitos del nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1. Se invita a la Asamblea a:

a) tomar medidas adecuadas para aplicar las Recomendaciones 1.5/6 acerca de materiales de instrucción sobre cómo identificar, recopilar y hacer seguimiento al proceso de aplicación de las recomendaciones sobre aseguramiento de la seguridad operacional y las Recomendaciones 1.6/6, relativas a una herramienta común y una taxonomía común para las recomendaciones sobre seguridad operacional adoptadas por la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes AIG-2008;

b) acelerar la elaboración y adopción de un método unificado para formalizar las recomendaciones y medidas en materia de seguridad operacional; y

c) Tratar la cuestión de elevar a norma la Recomendación 6.11 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, acerca del procedimiento para registrar las medidas adoptadas a fin de implantar las recomendaciones de seguridad operacional, y la Recomendación 6.12, acerca del procedimiento de observación para hacer seguimiento a las medidas adoptadas para aplicar dichas recomendaciones de seguridad operacional teniendo en cuenta las disposiciones del Anexo 19 relacionadas con el hecho de que los Estados asuman el aseguramiento del nivel aceptable de seguridad operacional.

—FIN—