

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/33-NE/19
03/07/14

**TRIGESIMA TERCERA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL TRANSPORTE AEREO
(GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.5 del
Orden del Día:**

**Avance de cumplimiento de actividades y tareas de la Macrotarea de
Seguridad Operacional**

(Nota de estudio presentada por Brasil – Punto Focal “Seguridad Operacional”)

ANTECEDENTES

1. Como se recordará, durante la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC celebrada del 5 al 8 de noviembre en Brasilia, Brasil, fue aprobada la Resolución A20-11 que establece las directrices de procedimiento para la implantación del Plan Estratégico de la CLAC, bien como las tareas asociadas a la Macrotarea Seguridad Operacional.
2. De acuerdo al establecido en dicho Plan Estratégico del periodo 2013/2014, Brasil presentó una estructura de ejecución de tareas más detallada en la Trigésima Reunión del GEPEJTA, realizada en Lima, Peru, del 29 al 31 de enero de 2013, en conformidad con la propuesta de revisión de la Resolución A20-11. Por lo tanto, aquí se incorporan por referencia los asuntos respectos a las Notas de Estudios NE14, NE15, NE16, NE17 y NE18 de dicha reunión, así como las conclusiones presentadas en el Informe de aquella Reunión.
3. Considerando el período de trabajos y los avances hasta el momento, se presenta esta Nota de Estudio al GEPEJTA como informe del nivel de cumplimiento a la fecha, así como presentamos una discusión sobre el nivel que se podrá alcanzar, de forma a basar las propuestas de tareas al próximo bienio de trabajos de la CLAC.

ANÁLISIS – META A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General

4. De acuerdo al Programa de Trabajos propuesto por Brasil, agregamos bajo la Meta A todas las actividades indicadas por los trabajos continuados en los bienios anteriores de la CLAC relacionados a la Aviación General (AG). Ese sector de la aviación es típicamente lo que se queda más expuesto al riesgo operacional, cuando comparada con las áreas de transporte regular por ejemplo, puesto que en ella se incluyen las operaciones que:

- a. Más exponen la calidad de la formación de pilotos, una vez que es en ella que los pilotos menos experimentados vuelan;
- b. Menos previsible, en comparación con el transporte público, regular o por demanda, por sus diversas características;
- c. Más corresponden a índices de accidentes e incidentes, por abarcar todas las actividades más sensibles, como entrenamiento de pilotos, deporte, servicios aéreos especializados; y
- d. Menos se tratan públicamente, ya que normalmente se utilizan aeronaves de pequeño porte para sus actividades y muchas de las aeronaves no satisfacen los criterios de publicación de datos de accidentes por el Anexo 13.

5. Los trabajos anteriormente desarrollados definieron objetivos de más largo plazo para los trabajos presentes y futuros necesarios por la CLAC bajo la Macrotarea de Seguridad Operacional, teniéndose considerado los lineamientos en que hay, imperativamente:

- a. La necesidad por más atención a la vigilancia continua, al análisis y mitigación del riesgo en AG;
- b. El reconocimiento de la *vigilancia continua* como tema esencial para la mitigación del riesgo y control de calidad de las operaciones en AG;
- c. El entrenamiento y capacitación del personal, considerando la incorporación de nueva tecnología con instrucción apropiada al personal que utilice la misma;
- d. La promulgación de guías de orientación para vigilancia continua como estrategia de monitoreo de la seguridad operacional en AG;
- e. La importancia del desarrollo de un “mecanismo regional” para el registro de aeronaves matriculadas en sus estados miembros;
- f. La importancia de acción de la CLAC, para establecer un modelo de “plan estratégico” para la disminución de accidentes e incidentes en la AG; y
- g. La importancia de continuidad de esfuerzos entre la CLAC y la FAA, con la promoción de otros eventos semejantes;

Todo eso con el objetivo primordial de alcanzar una significativa disminución de los índices de accidentes e incidentes, por medio de la promoción de acciones que conjuntamente pueden reducir la exposición al riesgo. Por lo tanto, las tareas propuestas bajo esta Meta A fueron:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	0,20
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	0,30
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la	0,20

	Aviación General.	
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	0,30

6. Con base a los entendimientos expuestos y con la certeza de que la promoción de tales acciones se deben realizarse bajo una gran cooperación entre los Estados miembros de la CLAC, Brasil he propuesto una forma de trabajo altamente dependiente del fornecimiento de informaciones por los Estados miembros de la CLAC, de forma a garantizar que más relevancia a los documentos que presentarían a la Asamblea de la CLAC.

7. En este sentido, como se recordará, Brasil solicitó a los miembros del GEPEJTA que nos remitiesen las informaciones relevantes sobre la Aviación General y sus desafíos enfrentados, de acuerdo a las encuestas propuestas en las Notas de Estudios NE15 y NE16 por ocasión de la Trigésima Primera Reunión del GEPEJTA, realizada en Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013.

8. En dicha ocasión, los delegados de Brasil destacaron la importancia del compartir tales informaciones para que los documentos que la Macrotarea necesita producir reflejan no solo la experiencia de uno o dos países, pero que sea realmente aplicable a gran mayoría de los Estados.

9. No teniendo recibido cualquier respuesta de los otros Estados, Brasil he presentado una segunda tentativa de recolectar los datos relevantes en la Trigésima Segunda Reunión del GEPEJTA, realizada en La Habana, del 8 al 10 de abril de 2014. Por motivos que nos escapan la comprensión, no hemos recibido cualquier información de los otros Estados por lo que se solicitaba por medio de la encuesta. Por lo expuesto, las cuatro tareas de la Meta A se encuentran en un avance de lo que solo tenemos las informaciones del propio Punto Focal de la Macrotarea, además de tener solicitado informaciones por las ocasiones mencionadas. Eso nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	0,5	0,20	0,1
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	0,4	0,30	0,12
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	0,5	0,20	0,1
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	0,5	0,30	0,15
			Total:	47%

10. Una conclusión a que llegamos es que posiblemente la metodología pretendida por Brasil no fue la más adecuada: ¿debería tener simplemente circulado sus propuestas unilaterales en primer lugar, para después incorporar contribuciones al texto? Ciertamente sería una alternativa, pero teniéndose en cuenta el tiempo demasiado que esa estrategia tomaría del Grupo, se optó por presumir la colaboración en construir el texto desde el primer momento.

11. Otra conclusión ciertamente se refiere a que los Estados y a la Secretaria no les fue posible, por cualquier razón que sea, participar de manera más activa en los labores necesarios a la identificación de cuestiones importantes para la Macrotarea. Por lo tanto, nos restan dos opciones: (a) presentar propuestas al Comité Ejecutivo, basadas solamente en los datos que el Punto Focal tiene al momento; o (b) postergar la ejecución de las tareas para el próximo bienio.

ANÁLISIS – META B: Integración de prácticas de Seguridad Operacional

12. Como bien se recordará, Brasil presentó durante la GEPEJTA/30 las siguientes tareas para ejecutar bajo la Meta B, como acciones de integración de las mejores prácticas regionales:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
B1	Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA(ACSA).	0,25
B2	Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico.	0,25
B3	Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad.	0,25
B4	Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs).	0,25

13. Con relación a la Tarea B1, nos cabe recordar que durante la XX Asamblea de la CLAC se estableció un Grupo Ad Hoc coordinado por el SRVSOP, integrado por Colombia, Costa Rica, El Salvador y Guatemala, para empezar la aproximación reglamentaria del SRVSOP y de COCESNA(ACSA).

14. Respecto a la parte del SRVSOP, lo cual Brasil también está ejerciendo la presidencia de la Junta General, su agenda de trabajos está más tomada por la adopción de acuerdos multilaterales para el reconocimiento mutuo de certificaciones de organizaciones reconocidas de instrucción, entrenamiento, mantenimiento de aeronaves y de certificación médica de tripulantes. Otra actividad que al SRVSOP les demanda aún más capacidad es la prestación de cooperación a los países que le soliciten, mientras la OACI está preparándose para realizar diversas actividades de auditorías del USOAP/CMA los próximos 12 meses en algunos países de la región.

15. En ese sentido, puesta la indisponibilidad de recursos disponibles por el SRVSOP para empezar actividades de esa tarea en 2014, se considera más pertinente que no se tenga más a acrecentar a ese asunto para el presente bienio de trabajos y que la efectiva promoción de los diálogos entre el Sistema Regional y COCESNA(ACSA) tenga su implementación en momento posterior, como el próximo año. Para eso, Brasil deberá llevar ese asunto a la próxima reunión de Puntos Focales del SRVSOP así como a la Junta General, se considerando que esas actividades sustituirán la elaboración de la agenda para ese bienio, cuando se pretende concluir la tarea.

16. Con relación a la Tarea B2, registramos los avances posibles en la presente reunión del GEPEJTA por medio de la Nota de Estudios NE/14 correspondiente al tema, que indicó la inviabilidad en se proponer una estrategia de divulgación objetiva, puesto que solamente algunas informaciones de Brasil y Chile estarían de pronto disponibles para amplia consulta por los demás Estados de la CLAC.

17. Considerando lo expuesto, Brasil circulará una carta a los Estados para que consideren la posibilidad de evaluar la real intención de los Estados de la CLAC en participar de una iniciativa de divulgación de por lo menos algunas de las informaciones del tema, lo que se considerará la tarea

concluida para el bienio. Caso recibamos informaciones diferentes de las que tenemos a la fecha, el Punto Focal podrá proponer al Comité Ejecutivo que considere la permanencia de la tarea para el próximo bienio.

18. Con relación a la Tarea B3, registramos la propuesta de establecer un grupo consultivo bajo la Macrotarea de Seguridad Operacional en la presente reunión del GEPEJTA por medio de la Nota de Estudios NE/12 correspondiente al tema, por lo que consideramos concluida la tarea.

19. Con relación a la Tarea B4, Brasil ya elaboró un resumen de los últimos avances, así como ya tenemos borradores de la Circular y de la Nota Informativa, pero se considera más conveniente que se las presenten al Comité Ejecutivo, no al GEPEJTA como previamente planeado, puesto que el objetivo es de atentar directamente a las Autoridades sobre la importancia del tema.

20. Como miembro participante del UASSG y consecuentemente del RPASP de la OACI, Brasil observa también que mucho aún se deberá hacer y discutir bajo el Panel de la OACI para que entonces posamos adoptar a nivel regional una concreta estrategia estandarizada a partir de una base más consensuada por la OACI, y, por lo tanto, se sugiere que se mantenga esa tarea vigente también al próximo bienio, ocasión en la cual se podrá evaluar la posibilidad de proponer un documento de resolución de la CLAC, a depender de los avances de los trabajos de la OACI.

21. Lo expuesto nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
B1	Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA(ACSA).	0,5	0,25	0,125
B2	Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registros de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico.	0,8	0,25	0,2
B3	Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad.	1	0,25	0,25
B4	Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPAs).	0,9	0,25	0,225
			Total:	80%

22. Exceptuándose el caso de la Tarea B2, concluyese que algunas de las acciones de esa Meta tienen un carácter de más largo plazo, puesto que requieren de alguna manera el monitoreo y seguimiento de los avances de trabajos regionales y mundiales, cuyos resultados componen ampliamente las directrices de integración regional en materia de seguridad operacional que se buscan, lo que justifica mantener algunas tareas para el próximo bienio.

ANÁLISIS – META C: Acciones complementarias de seguridad operacional

23. Las tareas consideradas complementarias a las demás son las siguientes:

Nº	Identificación	Ponderación de la tarea
C1	Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP.	0,20
C2	Promover los resultados del RASG-PA.	0,20
C3	Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea.	0,20

C4	Promover taller en cooperación CLAC-FAA.	0,20
C5	Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.	0,20

24. Respecto a la Tarea C1, sobre la promoción de la adhesión al SRVSOP, Brasil, en la condición de presidente de la CLAC por el bienio 2013/2014, se utilizó de diversos momentos para incentivar a los Estados miembros de la CLAC a adherir al SRVSOP, especialmente durante la última reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, realizada en Bogotá, Colombia.

25. Además, Brasil va circular una Carta a los Estados no miembros para divulgar las ventajas de los trabajos desarrollados por el Sistema, como por ejemplo, los conjuntos de reglamentos, manuales e guías armonizados con los Anexos del Convenio de Chicago, así como la participación en el Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa – IDISR. Por lo expuesto, ya se considera la tarea cumplida.

26. Respecto a la Tarea C2, de promoción de los resultados del RASG-PA, así como su importancia a la Macrotarea de la CLAC, el Punto Focal he presentado la Nota de Estudio NE18 en la GAPAJTA/31, así como también aprovecho la oportunidad de la última reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, en Bogotá, con una breve explicación presentada por el Director de Seguridad Operacional de la ANAC-Brasil, Carlos Pellegrino, sobre la importancia de los trabajos que desarrolla el RASG-PA, sobre las oportunidades de cooperación regionales que son llevadas a cabo por los equipos del Grupo y sobre la concientización necesaria a los Estados que no participan activamente de sus actividades sobre las posibilidades de incrementar su nivel de monitoreo y capacidad de respuesta a la exposición al riesgo de seguridad operacional. De lo expuesto, se queda cumplida la tarea.

27. Respecto a la Tarea C3, cabe recordar que su inclusión fue realizada bajo la consideración de la XX Asamblea de la CLAC sobre el Guía de Orientación para Vigilancia Continua, que no se incluyan explícitamente los subprogramas para las áreas AGA y Navegación Aérea. Todavía, lo que probablemente no se quedó claro en la ocasión es que el objetivo del Guía presentado por Chile era demostrar la estructura general y presentar modelos de criterios para la elaboración de los subprogramas.

28. Ese aspecto no se debe confundir con el desarrollo específico de los subprogramas, que ciertamente incluirían demasiados aspectos técnicos sobre los cuales la CLAC no es el foro más adecuado para tratar de la cuestión. La conclusión es que a esa tarea solo se podría agregar unos pocos aspectos de Navegación Aérea y AGA al Guía que tampoco lograrían más beneficios a lo que ya tenemos con el Guía aprobado por la XX Asamblea. Por lo tanto, sugerimos que esa tarea sea sacada del plan de trabajos en definitivo y que el tema sea considerado de forma más amplia caso se quiera, en el futuro, proponer una enmienda al Guía vigente.

29. Respecto a la Tarea C4, el Taller/Seminario CLAC-FAA sobre Seguridad Operacional de la Aviación General fue realizado en el Rio de Janeiro, entre los días 06 y 08 de mayo con el apoyo de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil. Participaron en dicho taller representantes no solo de las autoridades de aviación de los países de la región, sino también de empresas y de operadores de la aviación general. Fueron tres días de presentaciones de alto nivel y de intensos debates entre los expertos.

30. Los temas presentados incluyen tanto la definición de lo qué constituiría la aviación general y de cómo se definiría un plan estratégico para el sector como las causas y las investigaciones de accidentes e incidentes. Igualmente, se discutieron aspectos técnicos de la formación y certificación de pilotos, requerimientos y responsabilidades, registro aeronáutico y operaciones ilegales.

31. Al final del taller, los participantes fueron divididos en grupos de trabajo, con el objetivo de promover el intercambio de sus percepciones sobre la importancia de los mecanismos regionales para tratar de cuestiones relacionadas a la AG. Resumidamente, se puede afirmar que la visión general de los participantes fue favorable a una integración regional más amplia entre los países latinoamericanos en lo que se refiere a la aviación general. Por lo expuesto, consideramos concluida la tarea.

32. Finalmente, sobre la Tarea C5, sobre el seguimiento de los avances regionales de implementación de los Planes Globales de la OACI, GASP y GANP, el Punto Focal presentó la Nota de Estudio NE22 en la GEPEJTA/32, en la cual el Grupo acordó en lo que los Estados irían compartir sus experiencias para presentación de una Nota Informativa al Comité Ejecutivo. También se sugiere continuar con la Tarea, aún más para que las informaciones sirvan de base para los trabajos de preparación y coordinación de la CLAC para la próxima Conferencia de Alto Nivel en Seguridad Operacional de la OACI (HLSC) que se realizará en 2015. Por lo expuesto, consideramos concluida la tarea.

33. Lo expuesto nos apunta para el siguiente nivel de avance:

Nº	Identificación	Avance actual	Ponderación de la tarea	Índice actual
C1	Incentivar la adhesión de Estados al SRVSOP.	1	0,2	0,2
C2	Promover los resultados del RASG-PA.	1	0,2	0,2
C3	Promulgar guía de orientación para vigilancia continua AGA y Navegación Aérea.	0	0,2	0
C4	Promover taller en cooperación CLAC-FAA.	1	0,2	0,2
C5	Seguir y promover los avances regionales decurrentes de la evolución del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.	1	0,2	0,2
			Total:	80%

34. Exceptuando el caso de la Tarea C3, las demás tareas complementarias pueden ser retomadas a cualquier momento que se haga necesario en el futuro.

MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

35. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- i. Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista.
- ii. Encargar al Ponente del Grupo Ad Hoc de Revisión de la Resolución A20-11 que tome nota de las actividades que deberán permanecer en el plan de trabajos de la Macrotarea para el periodo 2015-2016.