

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/21-NE/02
28/05/08

**VIGÉSIMO PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/21)**

(Bogotá, Colombia, 18 al 20 de junio de 2008)

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Seguridad Operacional

Cuestión 5.1 del
Orden del Día:

**Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a Nivel Mundial, Bogotá,
Colombia, 19 al 23 de mayo de 2008 (Chile)**

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

Informe del Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional

Antecedentes

1. El taller contó con una amplia participación de la gran mayoría de las Autoridades de Aeronáutica Civil de todo el continente americano, líneas aéreas, fabricantes de aeronaves, organizaciones regionales, operadores de aeropuertos y universidades, el Director de la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica, el Sub-Director de Navegación Aérea de la OACI, la Directora de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe.
2. El Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional a nivel mundial fue organizado por los miembros del Grupo de la Industria para la Estrategia de Seguridad Operacional (ISSG), la OACI y la Administración de Aeronáutica Civil de Colombia. El ISSG está compuesto por ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos), Airbus, Boeing, CANSO, (Organización de Servicios de Aeronavegación Civil), FSF (Flight Safety Foundation), IATA e IFALPA.

3. Asistieron al taller 19 Estados de las regiones CAR, NAM y SAM, así como 22 explotadores aéreos comerciales, 4 Organismos Internacionales: ALTA, COCESNA, IATA, IFALPA, 2 fabricantes de aeronaves, 4 operadores aeroportuarios, haciendo un total de más de 120 participantes.

4. El principal objetivo de la Parte 1 de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial es brindar un marco de referencia común a todas las partes involucradas: Estados, autoridades reguladoras, explotadores de líneas aéreas, explotadores aeroportuarios, fabricantes de aeronaves, asociaciones de pilotos, organizaciones de seguridad operacional y proveedores de servicios de control de tránsito aéreo.

5. La Parte 1 de la Hoja de Ruta de la Aviación a Nivel Mundial define las 12 áreas de focalización específicas y los objetivos asociados que la industria considera vitales para mejorar los niveles de seguridad operacional dentro de la aviación comercial mundial. La Parte 2 de la Hoja de Ruta se sustenta en estos objetivos, y define las mejores prácticas que permitirán a la industria y a los Estados abordar y corregir las deficiencias descritas por las áreas de focalización.

6. Las 12 áreas de focalización están representadas para los Estados, las Regiones y la Industria, y consideran lo siguiente:

a) Área para los Estados

Área de focalización 1 – Implantación discordante de las normas internacionales

Área de focalización 2 – Falta de coherencia en la vigilancia por parte de la entidad reguladora.

Área de focalización 3 – Impedimentos para notificar errores e incidentes.

Área de focalización 4 – Ineficaz investigación de incidentes y accidentes

b) Área de focalización – Las Regiones

Área de focalización 5 – Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales

c) Áreas de focalización – La industria

Área de focalización 6 – Impedimentos para la notificación y análisis de los errores e incidentes

Área de focalización 7 – Falta de uniformidad en el uso de los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS)

Área de focalización 8 – Falta de uniformidad en el cumplimiento de los requisitos reglamentarios

Área de focalización 9 – Falta de uniformidad en la adopción de las mejores prácticas de la industria

Área de focalización 10 – Disparidad entre las estrategias de seguridad operacional de la industria

Área de focalización 11 – Cantidad insuficiente de personal calificado

Área de focalización 12 – Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional

7. Como metodología del taller y considerando la disponibilidad de tiempo, se abordó sólo tres Áreas de focalización: Para los Estados, el área de focalización 3 Impedimentos para notificar errores e incidentes. Para la Industria, el área de focalización 12 Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la

seguridad operacional. Para la Región, el área de focalización 5 Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales.

Informe de la metodología y resultados del Área de los Estados, Área de focalización 3 Impedimentos para notificar errores e incidentes.

8. El análisis de esta área de focalización que aborda la problemática de los impedimentos para notificar errores e incidentes, se inició con la una presentación por parte de la Directora de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, Sra. Loretta Martin. La presentación ofreció una explicación sobre el Capítulo 8 Parte E del Anexo 13: forma en que la OACI establece el requerimiento de protección para los sistemas de información y notificación de errores e incidentes.

9. Para la sesión de trabajo se establecieron 10 mesas, con la tarea de realizar el análisis del área de focalización 3 con la metodología de la Hoja de Ruta, las cuales fueron conformadas intentando que quedaran constituidas por representantes de los Estados, industria y operadores.

10. Al final de la sesión de trabajo del día, el Comité de Organización del Taller, recolectó las acciones recomendadas establecidas por cada una de la mesas para encontrar soluciones a los impedimentos para notificar errores e incidentes. Con estos resultados se integraron las acciones recomendadas. Algunas de las acciones recomendadas se mantendrán como base de datos para una futura consideración.

11. El nivel de madurez de la región en referencia a los impedimentos para notificar errores e incidentes se concluyó que se encuentra en el nivel 2 de madurez, vale decir: Áreas identificadas para ser objeto de mejoras y que se define como:

- La información del sistema de recolección y procesamiento de datos sobre seguridad operacional no está protegida, pero el uso de los datos de seguridad operacional es apropiado en la mayoría de los casos.
- No se presenta informes en forma voluntaria.
- No siempre se analizan los datos sobre la seguridad operacional.
- No se toma medidas en forma sistemática para corregir las deficiencias identificadas

12. Como acciones recomendadas se concluyó lo siguiente:

- Que las regulaciones de aviación civil incorporen los requerimientos del Anexo 13.
- La legislación de los Estados debe permitir la incorporación en los reglamentos de aviación civil de la notificación abierta de incidentes.
- Incluir en la legislación aeronáutica de cada país el carácter voluntario y no punitivo de los reportes de eventos; estableciendo un marco jurídico (leyes, reglamentaciones y normas) para la protección de los datos de Seguridad Operacional
- Que los Estados fomenten la participación de la industria en el proceso de recolección y análisis de información de seguridad operacional en un marco no punitivo.
- Implementación de taxonomía común de OACI/CAST (ADREP/ECCAIRS S/W) para recolección de información de seguridad operacional.
- Promoción por parte de la OACI del uso efectivo de herramientas basadas en Internet para acceder a información de seguridad operacional.
- Establecimiento de un mecanismo regional de recolección y análisis de información con el objeto de identificar problemas relacionados con la seguridad operacional.

- Que los Estados incluyan como un requerimiento para los programas de entrenamiento y de capacitación de los operadores, información sobre los procedimientos para realizar los reportes voluntarios.
- Que las Oficinas Regionales de la OACI implementan seminarios de sensibilización para que los Estados generen los datos de Seguridad Operacional.
- Fomentar la cooperación entre Estados para el intercambio de información sobre seguridad operacional

Informe de la metodología y resultados del Área de la Industria, Área de focalización 12 Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional.

13. El análisis de esta área de focalización que aborda la problemática sobre las brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional, se inició con una presentación por parte del Sr. Peter Cerda, Director de Seguridad, Operaciones e Infraestructura de la Américas y el Atlántico de IATA. La presentación resaltó los avances de la tecnología, subutilización de los recursos de aviónica de las aeronaves en la región e información sobre una variedad de alternativas tecnológicas que pueden incrementar de forma importante los niveles de seguridad operacional en la Región.

14. Para la sesión de trabajo se establecieron 13 mesas, con la tarea de analizar esta área de focalización, la conformación de las mesas siguió la misma filosofía del área de focalización anterior. Para esta área se solicitó a los grupos de trabajo limitarse a proponer solamente tres principales acciones recomendadas.

15. Al final de la sesión de trabajo del día, el Comité de Organización del Taller, recolectó las acciones recomendadas establecidas por cada una de las mesas para encontrar soluciones para disminuir la brecha en el uso de tecnologías para mejorar la seguridad operacional. Con estos resultados se integraron las acciones recomendadas. Algunas de las acciones recomendadas se mantendrán como base de datos para una futura consideración.

16. El nivel de madurez de la región con referencia a las brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional se concluyó que se encuentra en el nivel 2 de madurez, vale decir: Áreas identificadas para ser objeto de mejoras y que se define como:

- Las amenazas están identificadas.
- Reconocimiento de las tecnologías que mejoran la seguridad operacional, y comprensión de las capacidades.
- Esfuerzos iniciales para planificar la instalación de las tecnologías.
- Despliegue inicial de las tecnologías por parte de un número limitada de explotadores/aeropuertos/centros de control de tránsito aéreo.
- Esfuerzos iniciales para integrar la información y analizar de qué manera las tecnologías que mejoran la seguridad operacional podrían haber prevenido los accidentes regionales/organizacionales.

17. Como acciones recomendadas se concluyó lo siguiente:

- A través de un mecanismo regional la comunidad aeronáutica y altos niveles del Estado podrán tener acceso al conocimiento y asesoría y experiencias exitosas sobre el uso de la tecnología disponible para mejorar la seguridad operacional.

- Los proveedores de servicios deben tener acceso a material de orientación y asistencia para el desarrollo de estudios de costo/beneficio y gestionar el financiamiento para la implantación de nuevas tecnologías para mejorar la seguridad operacional.
- Desarrollo de un plan regional para la implantación de nuevas tecnologías en la industria para mejorar la seguridad operacional.

Informe de la metodología y resultados del Área de la Región, Área de focalización 5 - Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales.

18. El análisis de esta área de focalización que aborda la problemática de la falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales, se inició con una presentación por parte del Sr. Manuel Vega de la FAA, sobre el trabajo del Grupo de Seguridad de la Aviación Comercial de los Estados Unidos de Norteamérica (CAST), donde se informó que por una directiva del Presidente de los Estados Unidos en el año 1997 se implementó el programa con todos los actores de la industria para reducir en un 80% para el año 2007 los accidentes de aviación.

19. A continuación el Cap. Carlos Luque encargado de operaciones y seguridad de la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo realizó una presentación sobre la iniciativa para mejorar la seguridad que consiste en la implementación por parte de sus miembros del registro IOSA, el SMS, QMS y la aplicación de un enfoque integrado de gestión.

20. Luego, el Sr. José Miguel Ceppi, Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, realizó una presentación sobre el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) que congrega a 12 Estados de la Región, una Organización regional y 2 fabricantes de aeronaves. El Sistema Regional es un esfuerzo de integración regional, cuya estrategia tiene como primer paso el lograr un ambiente armonizado de regulaciones aeronáuticas, para crear las condiciones para el reconocimiento recíproco de certificaciones y licencias, intercambio de inspectores, intercambio de información importante de seguridad operacional, apoyo y asistencia entre Estados y en última instancia la institucionalización del Sistema con una Agencia Regional de Seguridad Operacional. Su presentación incluyó una comparación de cómo se relacionan los programas del SRVSOP con las mejores prácticas de la Hoja de Ruta.

21. Para la sesión de trabajo se establecieron 10 mesas de trabajo, con la tarea de realizar el análisis de esta área de focalización siguiendo la misma filosofía de conformación de las áreas anteriores. Para esta área se pidió a los participantes que debían arribar a una sola acción recomendada.

22. Al final de la sesión de trabajo del día, el Comité de Organización del Taller, recolectó las acciones recomendadas establecidas por cada una de las mesas. Con estos resultados se integraron las acciones recomendadas. Algunas de las acciones recomendadas se mantendrán como base de datos para una futura consideración.

23. El nivel de madurez de la región con referencia a las brechas sobre falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales se concluyó que se encuentra en el nivel 2 de madurez, vale decir: Áreas identificadas para ser objeto de mejoras y que se define como:

- Las partes involucradas tienen cierto conocimiento de otras actividades de seguridad operacional en la región, pero sus propias actividades de seguridad operacional no reflejan este conocimiento.
- Se ha creado asociaciones regionales, pero no son eficaces.

24. Como acciones recomendadas se concluyó lo siguiente:

- Que una Entidad Regional, aunando esfuerzos, debe coordinar las iniciativas hemisféricas de seguridad operacional utilizando la hoja de ruta.

Informe de lo desarrollado en la Sesión Final y Clausura.

25. La Sesión Final se inició con una presentación, por parte del Dr. Fernando Augusto Sanclemente Alzate, Director General de Aeronáutica Civil de Colombia, sobre la situación de las mejoras para la seguridad operacional y mostrando el compromiso de su Administración con los objetivos de la hoja ruta e instando a todos los asistentes a implantar las acciones recomendadas que salgan como producto del trabajo conjunto de todos los actores de la industria de la aviación civil en el continente.

26. A continuación se presentaron los resultados del análisis del área de focalización 5 y se propuso creación del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación (Panamericano) (RASG-PA), para lo cual se leyó el borrador de esta proposición la que fue aclamada por los asistentes al taller.

27. Ante esta situación, el Delegado de Chile, hizo presente que sería muy importante que esta proposición fuera informada oficialmente a los Estados, ya que se requería su compromiso y aprobación, considerando entre otros aspectos, que los asistentes al taller no tenían facultades para aprobar la creación de un organismo como el propuesto y que lo más probable que se deberían comprometer recursos.

28. En **Adjunto**, se transcribe el borrador que incluye los términos de referencia del grupo, sus metas de corto y largo plazo, la estructura organizacional y membresía.

29. En el mes de julio se reuniría por primera vez un grupo de planificación en la Oficina Regional de la OACI en México para dar seguimiento a las acciones recomendadas en el taller y organizar el siguiente Taller de la Hoja de Ruta cuya sede fue ofrecida por el representante de la DGAC de Costa Rica.

Acción sugerida

30. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada en la presente Nota de Estudio, con su correspondiente **Adjunto**.

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación (Panamericano) (RASG-PA)

Antecedentes

Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia.

Resolvió que los citados planes (*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*) sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Reconoció la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

Reconoció que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

Instó a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

Borrador de Términos de Referencia

El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación (Panamericano) desarrollará iniciativas para la seguridad operacional de la aviación, con el fin de reducir riesgos de aviación en las Regiones CAR y SAM, promover su implantación por todos los interesados y mejorar la armonización y coordinación de esfuerzos.

Corto plazo

Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

Largo plazo

1. Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basado en la performance para la región panamericana, a través de:

- a. El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance;
- b. La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;

ADJUNTO

- c. El aseguramiento que todas las actividades regionales y sub-regionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos; y
- d. Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.

2. Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

Estructura Organizacional

Membresía:

- Estados contratantes de la OACI de las Regiones NACC y SAM
- Organizaciones Internacionales y Regionales
- Empresas fabricantes de aeronaves
- OACI (Directores Regionales de las Oficinas NACC y SAM – uno actuando como Secretario del RASG-PA y del Comité Ejecutivo).
- Estados contratantes de la OACI fuera de las Regiones NACC y SAM, otros organismos Representativos o cualquier otra entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación puede(n) ser invitado(s) por el RASG-PA para formar parte del grupo como miembro u observador, según decidida el RASG-PA.

Comité Ejecutivo

Se establecerá un Comité Ejecutivo conformado por representantes de los Estados y la Industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que sus mandatos sean cumplidos de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Ejecutivo:

- a. Establecerá subgrupos, según se requiera, para ejercer las actividades específicas relacionadas con el programa de trabajo;
- b. Propondrá al RASG-PA enmiendas al programa de trabajo para asegurar su vigencia;
- c. Decidirá sobre los procedimientos de trabajo del RASG-PA, el Comité Ejecutivo y los subgrupos; y
- d. Empezará cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NACC y SAM.