

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/24-NE/04
15/04/10

**VIGÉSIMO CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/24)**

(Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010)

Cuestión 5 del
Orden del Día: **Seguridad Operacional**

Cuestión 5.1 del
Orden del Día: **Informe preliminar sobre seguridad operacional en la región (Chile)**

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

Informe Preliminar de la Macrotarea de Seguridad Operacional

Antecedentes:

1. La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo realizado en Isla de Pascua, Chile, entre el 5 y 6 de abril de 2009., aprobó el Plan Estratégico para los años 2009-2011
2. En la Macrotarea de Seguridad Operacional contempla la realización de un diagnóstico objetivo del status de la seguridad operacional en la Región, basado en los resultados de las auditorías realizadas por O.A.C.I., dentro del Programa Universal de Auditorías con enfoque sistémico.
3. En su momento Chile como Estado Punto Focal de esta Macrotarea, propuso hacerlo sólo en lo referente a los Anexos 1,6 y 8. Sin embargo, el Comité Ejecutivo decidió ampliarlo a todos los anexos auditados.
4. La proposición de esta tarea, tiene por propósito determinar tendencias comunes de aspectos que afectan a la seguridad operacional de tal manera de poder buscar soluciones comunes como una forma de disminuir los costos y esfuerzos individuales de los Estados, especialmente considerando

que no se tiene conocimiento que otro organismo haya realizado esta tarea, basado en los resultados de las auditorias.

5. Además de lo anterior, se cumpliría con la necesidad de evitar duplicidad de esfuerzos, especialmente con la labor que cumple el Sistema Regional de Cooperación con la Vigilancia a la Seguridad Operacional, la propia Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y también la tarea que está desarrollando el RAS-PA a nivel panamericano.

6. Para cumplir con esta tarea Chile, como Estado Punto Focal presentó en el **GEPEJTA/22**, una Nota de Estudio, tendiente a recabar la información de los Estados, que permitiera contar con los antecedentes para materializar dicho diagnóstico. Sin embargo, en la citada reunión no fue acogida la acción sugerida, estableciéndose que los antecedentes se encontraban en la página WEB de OACI.

7. Consecuente con lo anterior, Chile como Punto Focal de la Macrotarea, decidió reiterar la necesidad de contar con los antecedentes de las Constataciones de las auditorias realizadas a los Estados de la Región, en el **GEPEJTA/23** con el propósito, entre otros, de contar con información actualizada de la situación.

8. Al respecto, es pertinente informar que no se recibió información directa de los Estados, y en consecuencia este informe considera la información obtenida de la página WEB WWW.soa.icao.int (Safety oversight Audit Report).

9. En este informe preliminar no fue considerada la información de las No Conformidades de los siguientes Estados: Aruba, Belice, Ecuador, Jamaica, Paraguay y República Dominicana, por no encontrarse disponible aún en la página WEB correspondiente. Sin embargo, en lo relativo a los Elementos Críticos Comprometidos considera a los 22 Estados.

10. Es necesario hacer presente que probablemente algunas de las deficiencias detectadas, pueden estar actualmente solucionadas por los Estados como consecuencia de la implementación de sus correspondientes Planes de Acción.

11. Este informe preliminar contiene aspectos relacionados con las constataciones (no conformidades), elementos críticos comprometidos y preguntas respondidas insatisfactoriamente (**Adjunto: Cuadros Demostrativos**).

Análisis

12. La sumatoria de las no conformidades de los Estados Latinoamericanos alcanzan a 1024, correspondientes al no cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de la totalidad de los anexos considerados en las auditorias de enfoque sistémico, vale decir con la excepción de los anexos de facilitación y seguridad de la aviación. (security).

13. El 30% de estas no conformidades corresponden al no cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los anexos 1,6, 8. Estos resultados podrían indicar preliminarmente, que el menor porcentaje de no conformidades presentadas de los anexos 1,6 y 8 puede haber influido el hecho que estos anexos habían sido revisados en el primer ciclo de auditorias que exigió los correspondientes Planes de Acción de los Estados. Sin embargo, también es posible concluir, que a pesar de lo anterior, el porcentaje de no conformidades aún es muy alto y todavía hay muchas cosas por hacer.

14. La distribución de las no conformidades de los anexos 1,6 y 8 corresponden al 48% de aeronavegabilidad, 34% a operaciones y 18% a licencias del personal aeronáutico. En el informe final se podrá establecer tendencias e identificar en forma más precisa las no conformidades que afectan a varios Estados, vale decir aspectos comunes.

15. Los resultados de la auditoria indican que el Promedio de Elementos Críticos comprometidos es de 30,78%, siendo el promedio mundial de 42,66% considerando a 149 Estados auditados.

16. El 65% de los elementos críticos comprometidos se concentran en Servicios de Navegación Aérea (ANS, Aeródromos (AGA) y Prevención e Investigación de Accidentes (AIG). El 27% a las áreas Licencias (PEL), Aeronavegabilidad (AIR) y Operaciones (OPS). Finalmente sólo el 8% corresponde a las áreas de Legislación Básica (LEG) y Organización del Sistema Estatal de Aviación Civil (ORG). Estos resultados podrían indicar que a pesar de contar con la estructura organizacional por parte de las autoridades aeronáuticas y el respaldo de sus respectivas legislaciones no hemos podido dar una solución integral a nuestras deficiencias.

17. El Elemento Crítico con mayores deficiencias es el Personal Calificado con un 51% de incumplimiento, lo que implica que a pesar de los esfuerzos en capacitación realizados a nivel regional e individualmente por los Estados, ha sido insuficiente. Por tanto, será necesario considerar en el informe final las áreas que podrían priorizarse para solucionar las observaciones. Uno de los aspectos a considerar debería ser el análisis de costo eficiencia realizado por el Sistema Regional, donde se demuestra que la capacitación regional es más eficiente para los Estados que hacerlo individualmente.

18. El Elemento Crítico Resoluciones de Seguridad, presenta un 39% de incumplimiento, siendo el 2º con mayores deficiencias. Esta área no ha sido abordada hasta la fecha a Nivel Regional. Este aspecto deberá ser analizado en detalle y considerado en el informe final, para identificar cuales son los aspectos que se podrían priorizar y establecer fórmulas de cooperación regional.

19. El Elemento Crítico de la Vigilancia Continua, alcanza un 37% de incumplimiento, este aspecto en algún momento tanto en el Comité Ejecutivo como el Sistema Regional, se plantearon inquietudes con respecto a esta materia. Sin embargo, los Estados como resultado del análisis de la Reunión de Puntos Focales optaron con seguir con sus propios procedimientos en esta materia. Una vez analizado los aspectos de detalle de las no conformidades se podría replantear esta materia.

20. El Elemento Crítico del Sistema Estatal de Aviación Civil de los Estados, presenta un 32% de incumplimiento. Este elemento considera aspectos de la Estructura Organizacional, Recursos Financieros, Remuneraciones, Contratación del Personal, Dotación de Inspectores de acuerdo al tamaño de la Industria, entre otros. Sin duda que esta materia es bastante compleja para abordarlo a nivel regional, dado que las variables que influyen son considerables y que cada Estado tiene condiciones diferentes, tanto legales, económicas, políticas y otros. Sin embargo en el análisis de detalle se intentará buscar donde es posible la cooperación regional, lo que probablemente requerirá de ideas innovadoras pero realistas y factibles de ser aplicadas.

21. Los elementos críticos de Orientaciones Técnicas 28%, Reglamentación 27% y Certificaciones y Licencias 22%, representan porcentajes de incumplimiento menores con relación a los otros elementos ya analizados, sin embargo aún con observaciones importantes. Es justamente es en estas áreas donde el Sistema Regional ha concentrado su esfuerzo. Esta situación podría indicar que si los Estados hubiesen adoptado el trabajo realizado por este Sistema los elementos críticos y las no conformidades podrían haber sido mucho menores.

22. Lo anterior permitiría concluir preliminarmente que las prioridades fijadas por el Sistema Regional eran las correctas y permitiría eliminar las dudas de los Estados que tenían respecto a la contribución real del Sistema.

23. Por último en lo relativo a Elementos Críticos, la Legislación Básica, presenta sólo un 12% de incumplimiento, lo que indicaría que los diferentes Estados de la Región cuentan con el marco jurídico para cumplir con sus obligaciones y probablemente el análisis final permitirá concluir que con algunas modificaciones, incluso de no gran complejidad, podrían solucionarse muchas de las observaciones.

24. En reciente exposición realizada el 29 de marzo del 2010 por la Sra. Nancy Graham., Directora de Navegación Aérea de la OACI en la Conferencia de Alto Nivel realizada en Montreal, informó que de acuerdo a los resultados de la USOAP, se establecieron índices de falta de implementación efectiva. Los Estados que presentan deficiencias entre 0% y 30% son considerados en un nivel aceptable, entre 30% y 50% en un nivel intermedio y sobre 50% en un nivel de mayor preocupación. También informó que en todas las Regiones existen Estados en los tres niveles y que la distribución de Estados también es homogénea en estos niveles.(48 Estados)

25. Como resultado del presente análisis y siguiendo la misma metodología de la OACI, es posible establecer que en la Región 12 Estados se encuentran en un nivel aceptable, 9 Estados en un nivel intermedio y 1 Estado en un nivel de mayor preocupación.

26. Finalmente los resultados de la auditoria indican que se respondieron 3.331 preguntas en forma insatisfactoriamente, el 70% corresponden a las áreas de Servicios de Navegación Aérea (ANS, Aeródromos (AGA) y Prevención e Investigación de Accidentes (AIG). El 26% corresponden a las áreas de Licencias (PEL), Aeronavegabilidad (AIR) y Operaciones (OPS) y sólo el 4,5% a las áreas de Legislación Básica (LEG) y Organización del Sistema Estatal de Aviación Civil (ORG).

27. El trabajo que queda aún pendiente es el siguiente:

- a. Determinar detalladamente cuales son las no conformidades comunes para buscar las soluciones comunes y evitar esfuerzos individuales de los Estados.
- b. Complementar este informe preliminar con los antecedentes de los Estados que no ha sido posible, hasta la fecha, contar con los resultados detallados de las auditorias.
- c. Priorizar las no conformidades que permita elaborar un Plan de Acción Regional que sea realista y factible de cumplir. Antes de proponer este Plan de Acción será necesario actualizar la información de los Estados, de las no conformidades solucionadas, para concentrar el esfuerzo en los aspectos más relevantes para la seguridad operacional.
- d. Proponer una metodología de trabajo tanto a nivel CLAC en el Programa de Cooperación Horizontal, como en el Programa del Sistema Regional, tendiente a buscar evitar duplicidad de esfuerzos tanto a nivel organismos regionales como individualmente por los Estados.

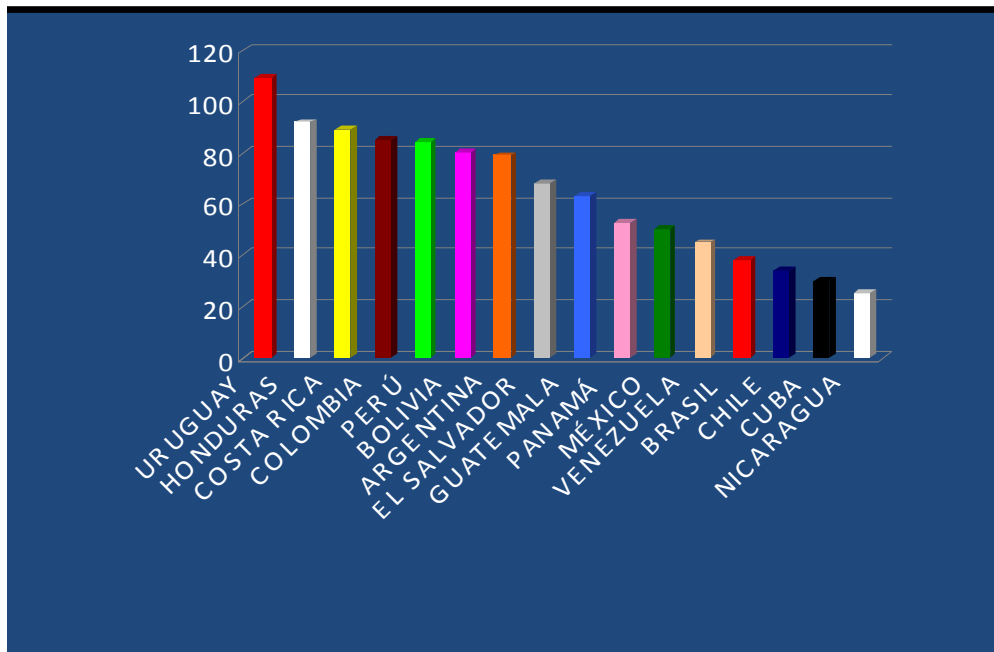
Medidas propuestas al Grupo de Expertos

28. Se invita al Grupo de Expertos a:

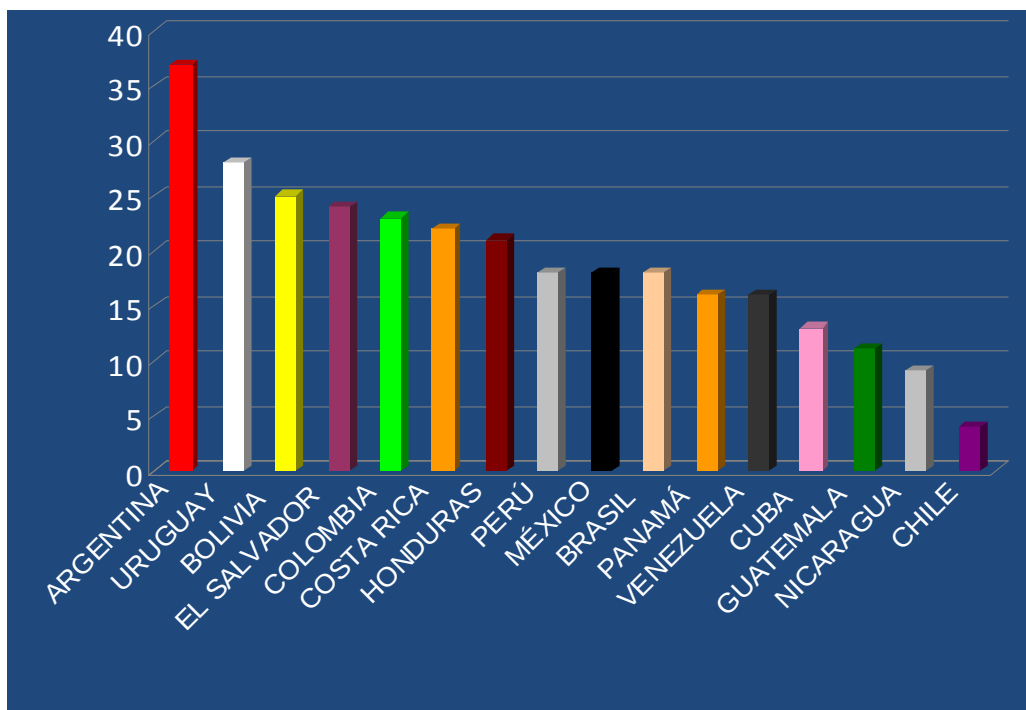
- a. A tomar conocimiento de la presente Nota de Estudio y de ser necesario, intercambiar puntos de vista, especialmente con respecto al trabajo futuro que queda aún por hacer.
- b. Se exhorta a los Estados, a enviar la información relativa a las no conformidades ya solucionadas, para poder elaborar el Plan de Acción realista y que efectivamente contenga los aspectos comunes para soluciones comunes.

CUADROS DEMOSTRATIVOS

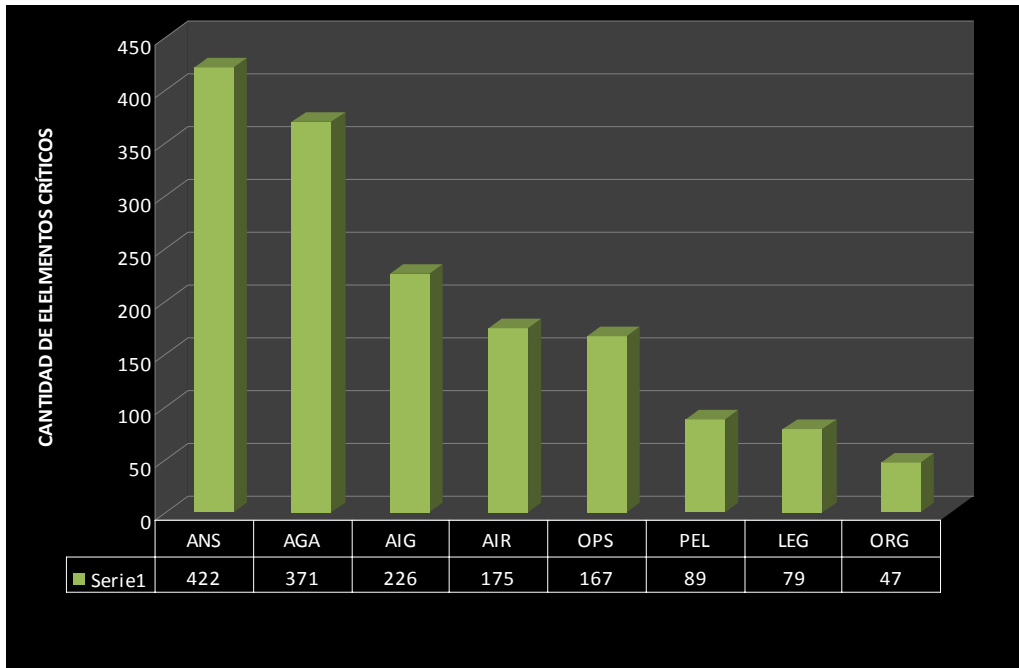
CONSTATAciones DE TODOS LOS ANEXOS DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN



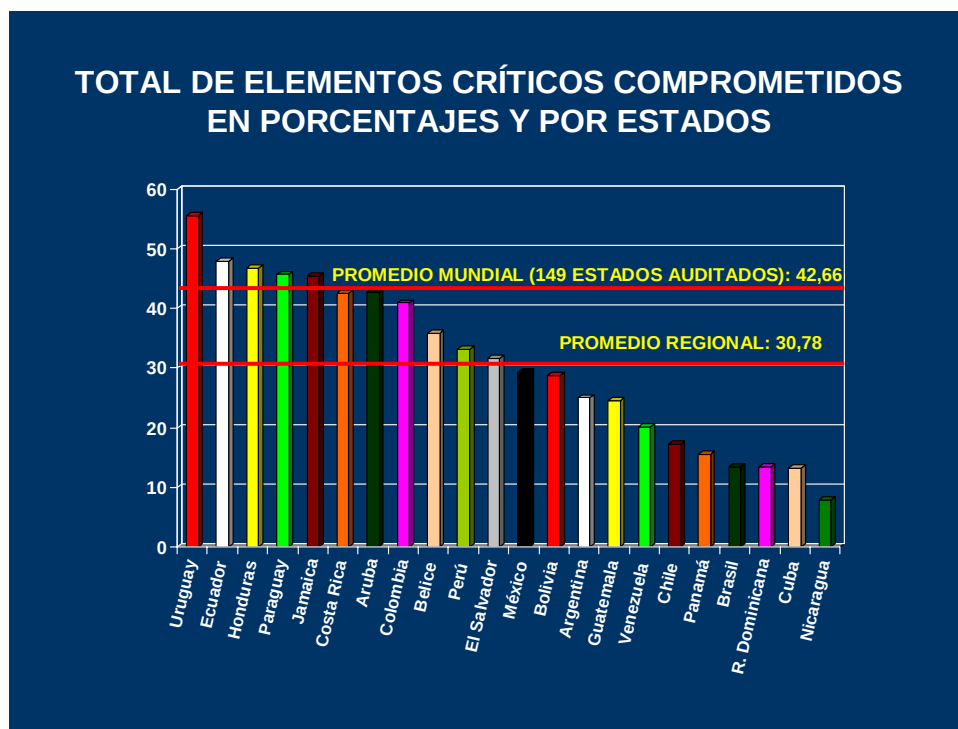
CONSTATAciones DE LOS ANEXOS 1,6 Y 8



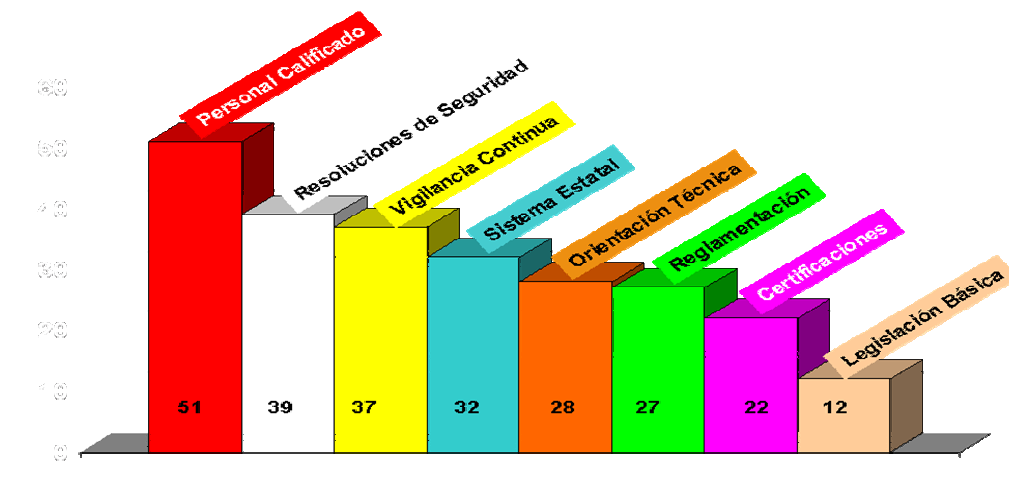
ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS POR ÁREAS



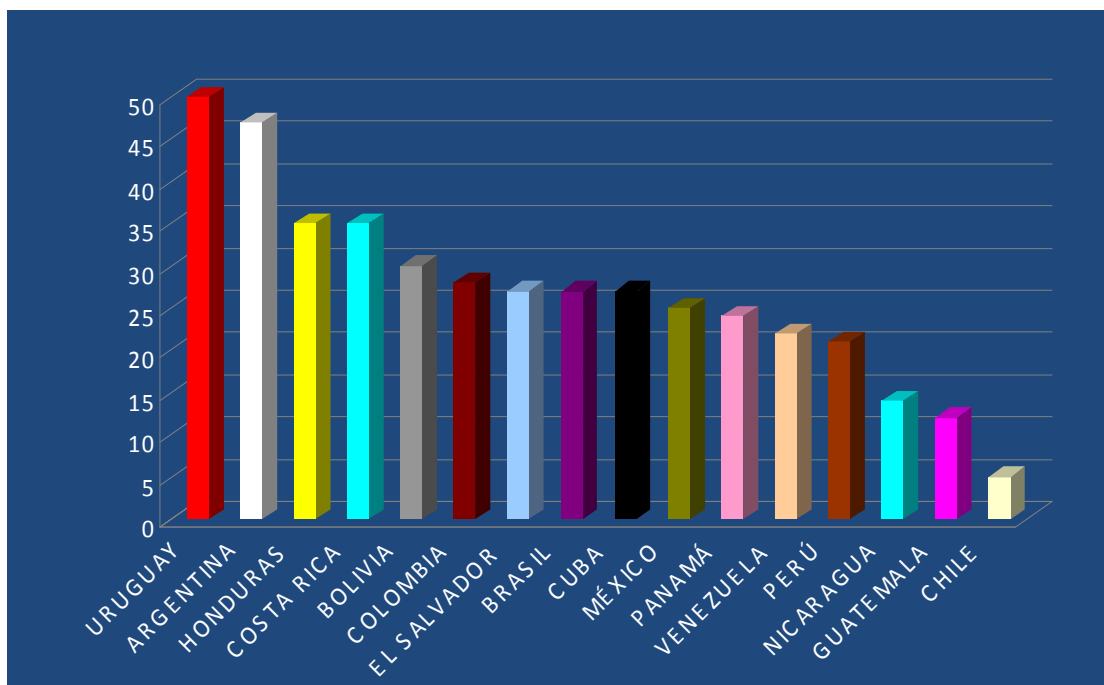
ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS POR ESTADO



DISTRIBUCIÓN DE LOS ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS (PROMEDIO)



DISTRIBUCIÓN DE LOS ELEMENTOS CRÍTICOS COMPROMETIDOS
DE LOS ANEXOS 1,6 y 8. (EN CANTIDAD)



PREGUNTAS RESPONDIDAS INSATISFACTORIAMENTE 3.331

