

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/28
23/04/10

**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 5.3 del
Orden del Día: **Conferencia de alto nivel sobre Seguridad Operacional OACI (Chile)**

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

**Informe Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad Operacional (HLSC)
realizada en Montreal Canadá 29 de marzo – 1 de Abril de 2010**

Antecedentes

1. La OACI, en cumplimiento de sus funciones ha organizado en el último tiempo, Conferencias y reuniones con el propósito de revisar la forma en que se manejan las cuestiones sobre Seguridad Operacional a nivel mundial.
2. En la reunión de Directores de Aviación Civil realizada en 1997, se concordó la realización del Primer Programa de Auditoría Universal de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), como una obligatoriedad para los Estados. El establecimiento del USOAP originó un cambio, en los paradigmas, en las actitudes y las políticas sobre Seguridad Operacional. Bajo esta visión, los Estados soberanos autorizaron para evaluar sus respectivas capacidades con la finalidad de supervisar la aplicación de las normas internacionales en sus territorios.
3. Posteriormente, en el año 2006, la Conferencia de Autoridades de Aviación Civil estuvo de acuerdo en publicar los resultados del USOAP en el sitio Web de la OACI. La referida acción era un

reconocimiento tácito de que la transparencia y el intercambio de información son fundamentales para un sistema de transporte aéreo seguro.

4. Recientemente, entre el 29 de marzo y el 1 de Abril de 2010, se realizó en Montreal Canadá, la Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad Operacional (HLSC), logrando importantes conclusiones.

Análisis

5. La aviación civil internacional sigue siendo el medio de transporte masivo más seguro. Este nivel de seguridad logrado ha aumentado la presión sobre la industria de la aviación, para mantener y mejorar el referido nivel, lo cual hace imperativo nuevos enfoques de la gestión de la Seguridad Operacional.

6. En este marco, la OACI ha iniciado una importante revisión de sus procesos internos orientados a apoyar la Seguridad Operacional y la sustentabilidad de la aviación civil. Consecuente con lo anterior se presentó una visión general del marco de seguridad operacional de la OACI, incluyendo iniciativas tales como: GASP; Hoja de Ruta y los Grupos de Seguridad Operacionales Regionales y el Proceso de Gestión de la Seguridad Operacional Interna.

7. Se propuso cuál debería ser la evolución del USOAP, concluyendo la necesidad de transitar al concepto de Enfoque de Vigilancia Continua (CMA), incorporando un enfoque de riesgo para la seguridad basada en la gestión. CMA es un enfoque basado en datos para medir la efectividad del Estado para garantizar la seguridad y capacidad de gestión del Estado, con indicadores de rendimiento de la seguridad operacional

8. Sin embargo, no fue posible llegar a un acuerdo cual debería ser el período de transición para implementarlo. Con respecto a esta materia, las proposiciones consideraron como fecha de inició desde 1 hasta 7 años, con sus respectivos fundamentos.

9. Finalmente se concluyó formar un Grupo de Estudio multidisciplinario de varios Estados con el propósito de proponer una solución que tenga el consenso de los Estados. Al respecto sería conveniente que los Estados de la Región concordáramos una postura común, antes de la Asamblea.

10. Se concluyó en la necesidad de avanzar hacia la Gestión Proactiva de la Seguridad Operacional, considerando que los Niveles de seguridad alcanzado hacen cada vez más difícil para la aviación civil mantener un enfoque de gestión de seguridad basado exclusivamente en los reglamentos. Es necesario complementar este enfoque con uno basado en el rendimiento.

11. Uno de los aspectos relevantes en este sentido, es avanzar en los Programas de Seguridad de los Estados SSP y SMS. En este aspecto se determinó la necesidad de intercambio de información de las experiencias en la implementación de SMS y SSP, la implementación por etapas, determinar indicadores realistas para establecer nivel aceptable de seguridad y establecer nuevas herramientas y asesoramiento para la implementación del SSP.

12. Se concordó lo fundamental que era para la Seguridad Operacional el Intercambio de Información, lo cual requiere previamente definir algunos aspectos importantes como: la divulgación por parte de los Estados, transparencia, precaución con el uso, procedimientos para implementarlo, definir de

que manera se puede proteger los datos del uso indebido, como se puede manejar los datos desde el punto de vista judicial y de seguridad operacional.

13. Consecuente con lo anterior, se concordó crear un Grupo Especial multidisciplinario para avanzar en esta materia, para lo cual se elaborarán las bases para conformar el Grupo.

14. Por otra parte, se concordó que existen motivos razonables para crear un nuevo Anexo al Convenio de Chicago, que concentre todos los aspectos de la gestión y procesos de Seguridad Operacional, situación que había sido propuesta con anterioridad en la Reunión de Autoridades de Aviación Civil en el año 2006.

15. Con respecto a otros asuntos de Seguridad Operacional se concordó los siguientes aspectos:

- a) La necesidad de armonizar las Normas y Procesos para abordar otros asuntos de Seguridad Operacional
- b) Reducir la carga administrativa y financiera para las empresas derivado del cumplimiento de múltiples normas y requisitos relativos a la Seguridad Operacional.
- c) Mejorar los sistemas de Búsqueda y Salvamento, instrucción y recuperación de datos de accidentes cuando estos ocurran en zonas remotas.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

16. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente Nota de Estudio y de ser necesario, intercambiar puntos de vista, especialmente con respecto la necesidad de concordar una posición regional relativa al período de transición de la USOAP al enfoque CMA.