

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/30-NE/14  
23/01/13

**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Seguridad Operacional**

**Cuestión 5.1 del  
Orden del Día:**

**Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General**

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

**Antecedentes**

1. Como se recordará, durante la octogésima segunda reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (CE/82), celebrada en los días 07 y 08 de agosto de 2012, en Guayaquil, Ecuador, fue aprobado el Informe del Seminario “Seguridad Operacional en la Aviación General”, realizado en la Ciudad de Panamá, Panamá, del 30 de mayo al 1 de junio de 2012, el mismo que se lo realizó sobre la base del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA).

2. Por medio del Seminario se buscó alcanzar una mejor comprensión de la importancia de la Seguridad Operacional aplicada a la aviación general (AG), teniendo en cuenta que este sector había sido atendido muy limitadamente por las Autoridades y demás Organismos afectos a la Seguridad Operacional. Las conclusiones principales de este evento apuntaban para:

- 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.

3. Con base en estas conclusiones, y considerando los avances promovidos por Chile en la Macrotarea, los Estados miembros participantes de la XX Asamblea Ordinaria de la CLAC celebrada del 5 al 8 de noviembre en Brasilia Brasil, decidieron aprobar el Plan Estratégico de la CLAC para el bienio 2013-2014 direccionando diversas tareas de la Macrotarea para la área de AG.

4. Es importante recordar también que el Comité Ejecutivo decidió, durante la octogésima tercera reunión (CE/83) celebrada por ocasión de la XX Asamblea, constituir un grupo *ad hoc* encargado de un estudio sobre el formato del Plan Estratégico de la CLAC. En este sentido, la presente Nota de Estudios presenta los objetivos para la AG de la Macrotarea en conformidad con las definiciones principales de la nueva propuesta al Plan Estratégico de la CLAC.

### **Agenda para la Aviación General**

5. En continuidad a los importantes avances promovidos por Chile en la Macrotarea, Brasil reconoce la importancia de la aviación general en el contexto de la seguridad operacional de la aviación. La aviación general es, por definición:

- a. la actividad que más expone la calidad de la formación de pilotos, una vez que es en ella que los pilotos menos experimentados vuelan;
- b. la área menos reglamentada, en comparación con el transporte público, regular o por demanda;
- c. la mayor componente de accidentes e incidentes, por abarcar todas las actividades más sensibles, como entrenamiento de pilotos, deporte, servicios aéreos especializados; y
- d. la menos tratada públicamente, ya que normalmente se utilizan aeronaves de pequeño porte para sus actividades y estas aeronaves no satisfacen los criterios de publicación de datos de accidentes por el Anexo 13<sup>1</sup>.

6. En ese sentido, Brasil puede colaborar positivamente en proveer continuidad a los avances propiciados por Chile, a lo que:

- a. Brasil dispone de un sistema de monitoreo para aprobación de planes de vuelo (DECERTA), que provee al Estado un mecanismo preventivo e predictivo de situaciones de riesgo;
- b. ANAC ha desarrollado un proyecto de sistemática para revisar la currícula de cursos de pilotos privados, aplicando un enfoque de formación basado por competencias;
- c. En este mismo escenario, la FAA de los EEUU tienen el programa WINGS, de mejora a la calidad en la aviación general, a lo cual se puede colocar como temática para un próximo taller CLAC/FAA;
- d. Los avances anteriores apuntan para una gran oportunidad de exortar los Estados a realizar colaboración con los organismos y grupos regionales, en especial el SRVSOP y el RASG-PA, para obtener y publicar datos sobre accidentes y incidentes que incluyan la aviación general; y

---

<sup>1</sup> Propulsión *turbojet* y / o más de 2.250kg.

- e. La revisión de aplicación de las directrices del Plan Estratégico de la CLAC propuesta por Brasil prevé la inclusión de un modelo sistemático para objetivos de medio-largo plazo para todas las Macrotareas, a lo cual la aviación general deberá permanecer por algunos bienios de trabajos futuros de la Macrotarea Seguridad Operacional.

7. Por todo lo expuesto, la agenda de Brasil para la Macrotarea coloca la aviación general en alta prioridad y, consecuentemente, este tema será referenciado por “Meta A” de la Macrotarea. También se propone adecuar las tareas aprobadas por la XX Asamblea de la CLAC conforme se presentará en la tabla siguiente:

Tabla 1 – Plan de Trabajo para la Meta A de la Macrotarea Seguridad Operacional

<b>Meta A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación General</b>		
<b>Ref.</b>	<b>Tarea</b>	<b>Descripción</b>
A1	Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general en la región.	Con esta tarea se propone evaluar los mecanismos de diagnóstico de la situación de seguridad de la aviación general. Lo objetivo final es promover la divulgación, por organismos, grupos e Estados, de datos relevantes, que incluyan pequeñas aeronaves y actividades de instrucción. Serán coordinados trabajos junto al RASG-PA, SRVSOP, otros grupos y paneles, bien como los Estados de la CLAC.
A2	Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General.	Con esta tarea se propone que la CLAC promulgue un guía para orientar los Estados sobre las posibles estrategias y mecanismos de control de riesgos afectos a las operaciones típicas de la Aviación General, con foco en acciones preventivas y predictivas, como por ejemplo, el programa WINGS de la FAA y el DECERTA de Brasil.
A3	Presentar estudio sobre la planificación de medio-largo plazo de la CLAC para el monitoreo de la Seguridad Operacional de la Aviación General.	Con esta tarea se presentará un estudio sobre la planificación estratégica de la CLAC sobre la seguridad operacional de la aviación general, que proveerá una metodología para monitoreo de en largo plazo, para más de un bienio de trabajos, direccionando las actividades posteriores a ser desarrolladas por la Macrotarea.
A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	Con esta tarea se propone que la CLAC exhorte a los Estados que promuevan la actualización de los currículos de formación de pilotos utilizando una metodología orientada por competencias, abarcando actividades de deporte.

8. Una vez que fue considerado un enfoque mayor por las actividades y sus productos finales, los títulos de las tareas de esta Meta fueron revisados correspondientemente, de acuerdo con los argumentos expuestos, en comparación con lo que fue aprobado en la XX Asamblea. La tabla siguiente detalla la relación de estas tareas con las constantes en el Plan Estratégico:

Tabla 2 – Comparación de tareas propuestas y constantes en el Plan Estratégico de la CLAC

Tarea original	Correspondencia con el plan de trabajos propuesto
Analizar la Seg. Operacional en el área de la Aviación General (Proponer acciones).	Incorporada en la tarea A1.
Promulgar guías de orientación para aviación general.	Incorporada en la tarea A2.
Implementación de medidas para control de calidad en aviación general	Incorporada en la tarea A2.
Actualizar currícula de instrucción para formación de pilotos, incluyendo nueva tecnología	Incorporada en la tarea A4.
Establecer modelo de plan estratégico para la disminución de accidentes e incidentes de la aviación en general	Incorporada en la tarea A3.

9. Se debe destacar que, como la primera tarea original es bastante amplia, nuevas acciones o tareas pueden ser incluidas en el plan de trabajos propuesto para la Meta A, durante el desarrollo de los trabajos de la Macrotarea.

10. Finalmente, se propone que la Meta, como un todo, sea mensurada al final de sus actividades (cumplimiento de las tareas que la componen), siguiendo la misma sistemática de la Resolución A20-11. Por tanto, al final del período de trabajos, el GEPEJTA tendrá medios concretos para verificación del cumplimiento global de la Macrotarea. La propuesta consta en el **Adjunto**.

#### Medidas propuestas al Grupo de Expertos

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

- a) Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista; y
- b) Adoptar las medidas pertinentes.

**MACROTAREA: Seguridad Operacional**

**Punto Focal: BRASIL**

**Meta: Mejora de la Seguridad Operacional en la área de la Aviación General**

**A**

(a) Sumario ejecutivo	Meta bienal para la Macrotarea “Seguridad Operacional”, a cual será evaluada por los avances parciales de sus tareas.		
(b) Tareas	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 Aviación General.	0,20
	A4	Presentar estrategia para formación básica de la próxima generación de pilotos, incluyendo nuevas tecnologías aplicadas en aeronaves leves deportivas.	0,30
(c) Indicador de desempeño	Cumplimiento de ejecución de las tareas dentro de los plazos establecidos, donde $ID \leq 1$ .		
(d) Fórmula de cálculo	$ID = \sum_{i=1}^4 A_i \times P_i$ <p>donde:  <b>i</b> es el índice correspondiente a cada tarea;  <b>A<sub>i</sub></b> es el factor de cumplimiento de la i-ésima tarea  <b>P<sub>i</sub></b> es la ponderación de la i-ésima tarea, de acuerdo con la parte (b) de arriba.</p>		
(e) Medios de verificación de las etapas o actividades	Nº	Acciones	
	A1	Evaluación de cumplimiento al fin del período de trabajo	
	A2	Evaluación de cumplimiento al fin del período de trabajo	
	A3	Evaluación de cumplimiento al fin del período de trabajo	
	A4	Evaluación de cumplimiento al fin del período de trabajo	
(f) Observaciones			
(g) Plazos	Nº	Fecha de inicio	Fecha Fin
	A1	02-ene-2013	31-may-2013
	A2	02-ene-2013	24-ene-2014
	A3	03-feb-2014	30-may-2014
	A4	18-ene-2013	31-ene-2014

