



COMISSÃO LATINO-MERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/21
04/04/14

**TRIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, del 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.3 del
Orden del Día:**

**Meta A: Mejora de la Seguridad Operacional en materia de Aviación
General (AG). Cuestionarios a los Estados.**

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

Antecedentes

1. Como se recordará, en la Trigésima Primera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/31), realizada en Santiago de Cali, Colombia, del 26 al 28 de junio de 2013, Brasil, en su calidad de punto focal de la macrotarea “Seguridad Operacional”, ha presentado las Notas de Estudio CLAC/GEPEJTA-31/NE/15 y NE/16, que presentaban una serie de informaciones sobre el estado actual de la seguridad operacional relacionada a la aviación general en la región.

2. Según se detalló en la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA-30/NE 14, la tarea A1 “*Analizar mecanismos para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la AG en la aviación*” consiste en evaluar los mecanismos de diagnóstico de la situación de la aviación general disponibles en los Estados la región. De mismo modo, la tarea A2 de “*Promulgar guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la aviación general*” consiste en la elaboración y divulgación de un guía de orientación que oriente los Estados miembros sobre las posibles estrategias y mecanismos de control de riesgos afectos a las operaciones típicas de la aviación general. El resultado que se resultará de la tarea depende de las informaciones presentadas por los Estados al Punto Focal.

Análisis

3. La presentación de las informaciones solicitadas a los Estados fue reformulada y una nueva forma para la encuesta de la Meta A esta presentada en el **Adjunto**. Con esta nueva presentación, se espera mayor claridad de lo que se espera de las cuestiones, así como se espera mayor participación de los Estados, puesto que Brasil no ha recibido ninguna respuesta hasta el presente momento.

4. Es importante destacar que, conforme ya presentado anteriormente al Grupo, 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, lo que se relaciona a los objetivos de las tareas A1 y A2. Pero ese es solo un caso de estrategia implementada, y el objetivo de las tareas es de presentar no solo la experiencia de un Estado, más de otras acciones ya implantadas o en desarrollo por otros Estados de la región.

5. Por otro lado, en relación a la tarea A4, la ANAC ha desarrollado un proyecto de sistemática para revisar el currículo de cursos de pilotos privados, aplicando un enfoque de formación basado por competencias, lo que actualmente trabaja intensamente los técnicos de la Oficina de Navegación Aérea. Ese tema y algunos de los resultados será presentados en el Simposio de Pérdida de Control en Vuelo, organizado por la OACI en Montreal, los días 20 al 22 de mayo de 2014, lo que indica que dicho tema será destacado en la Conferencia de Alto Nivel de Seguridad Operacional, que se realizará en 2015.

6. Por lo expuesto, la nueva presentación de la encuesta se divide en cuatro áreas, las cuales tratan de la compilación de informaciones de accidentes o incidentes de la Aviación General; de que forma es realizada la divulgación de dichas informaciones de accidentes o incidentes; como los Estados planean sus estrategias para monitoreo y control del nivel de exposición al riesgo en la Aviación General; y cómo se desarrolló en los últimos años la formación básica de pilotos privados, deportivos e otros relacionados.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA:

- a) Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- b) Aprobar la encuesta a ser enviada por la Secretaria de la CLAC para ser contestada por los Estados miembros en un período no superior a 60 (sesenta) días.

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL - CLAC
Macrotarea Seguridad Operacional – 2013/2014

Punto Focal: Brasil

Meta A: Mejora de la Seguridad Operacional en Materia de Aviación General.

Asunto: Medios para evaluar el nivel actual de seguridad operacional de la aviación general.

Acción requerida: Enviar las tablas de la encuesta, con las respectivas respuestas, por correo electrónico, según las instrucciones abajo:

Someter respuesta para:	Hasta el:
gcoi@anac.gov.br	23 de mayo de 2014

Asunto identificador del correo electrónico¹:
CLAC M-SEGOP-2013-2014. Meta A. Encuesta 1. Origen: <Estado>.

Parte 1 - Informaciones de accidentes o incidentes de la Aviación General
Cuestión 1.1 En su Estado, la Autoridad responsable por la área de AIG compila datos de accidentes e/o incidentes de la aviación general? Hay algún tratamiento distinto para estos datos o es lo mismo que se utiliza para la aviación regular?
R.:
Cuestión 1.2 Cómo su Estado organiza las informaciones sobre accidentes o incidentes: respecto al tipo de operación; por Estado de matrícula; en aviones, helicópteros, balones, etc.; tipo de ocurrencia; causa original ² ; por año; todas esas? Hay otras formas de clasificación que se utilizan?
R.:
Cuestión 1.3 Se hace alguna análisis más profunda en cuales casos de accidentes o incidentes de la A.G., en su Estado?
R.:
Cuestión 1.4 Hay alguna dificultad que su Estado ha identificado en la recolección de datos de accidentes o incidentes en la aviación general?
R.:

¹ Observar que se debe cambiar las palabras destacadas con sus informaciones correspondientes.

² Colisión, pérdida de control, impacto, condiciones climáticas, mantenimiento, procedimiento de la tripulación, etc.

Parte 2 - Divulgación de informaciones de accidentes o incidentes de la A.G.³
Cuestión 2.1 En su Estado, cómo es realizada la divulgación de las informaciones de accidentes o incidentes de aviación civil? Caso se utilicen medios electrónicos para la divulgación, cual es el formato utilizado: texto libre, archivo de formato propietario, archivo protegido contra copias, etc.?
R.:
Cuestión 2.2 Las informaciones de accidentes o incidentes de la aviación general que su Estado disponibiliza incluyen aquellas de la A.G.? Por cual motivo (restricción o exigencia legal, etc.)?
R.:
Cuestión 2.3 Es posible compartir estos datos o informaciones de su Estado para el desarrollo de las actividades de la Macrotarea de la CLAC, especialmente sobre los años 2011-2014?
R.:

Parte 3 - Estrategías para monitoreo y control del nivel de exposición al riesgo de la A.G.
Cuestión 3.1 Como su Estado monitorea el nivel de exposición al riesgo de la comunidad aeronáutica de la A.G.? Por medio de indicadores de accidentes e incidentes, o por medio de otros indicadores?
R.:
Cuestión 3.2 La A.G. de su Estado presenta algún tipo de particularidad (cantidad de helicópteros, de operaciones especiales, de vuelos internacionales, de aeronaves de instrucción etc.)?
R.:
Cuestión 3.3 Su Estado adopta algún mecanismo o proceso formal de control de la exposición al riesgo, <u>especialmente direccionado a la A.G.</u> ?
R.:
Cuestión 3.4 Hay alguna área de dificultades identificadas, por ejemplo, calificación o cantidad de inspectores de aviación civil, verificación de documentación de vuelo, etc.?
R.:
Cuestión 3.5 Cuál sería el interés o capacidad de su Estado en participar de un Grupo <i>Ad Hoc</i> para desarrollar un “Guía de orientación sobre medios de control del nivel de seguridad operacional de la Aviación General” y un “Plan Estratégico de medio-largo plazo para la

³ Acrónimo para *aviación general*.

Aviación General en la región latinoamericana”? En caso de haber, es posible indicar un punto focal de su Estado?

R.:

Parte 4 - Formación básica de la próxima generación de pilotos

Cuestión 4.1 Su Estado monitorea o participa de las reuniones del NGAP de la OACI?

R.:

Cuestión 4.2 La reglamentación de aviación civil de su Estado ha adoptado los fundamentos de formación basada en competencias de alguna forma? Si no, tiene algún plan de adopción?

R.:

Cuestión 4.3 Cuando ocurrió la última actualización de la reglamentación de cursos de formación básica de pilotos (piloto privado, deportivo, etc.) en su Estado?

R.:

Cuestión 4.4 Su Estado o alguna entidad nacional ha desarrollado material bibliográfico para referencia de los cursos de instrucción? Por favor indicar cuales son las referencias, caso existan.

R.: