

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-42/NE/20
19/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

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

**Cuestión 5.5 del
Orden del Día:** Seguridad Operacional

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

Antecedentes

1. La elección del nuevo Comité Ejecutivo para el período 2019-2020, fue realizada en el marco de la Vigésima Tercera Asamblea Ordinaria de la Comisión de Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que se celebró en La Habana, Cuba, del 19 al 22 de noviembre 2018 Chile fue elegido en la 4ª Vicepresidencia de la CLAC para el período 2019 - 2020.

2. El punto Focal del Estado de Chile para efectos de las materias de Seguridad Operacional es el Director de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aeronáutica de Chile Sr. Cesar Mac-Namara Manriquez, email: cesar.macnamara@dgac.gob.cl

Análisis

3. Protección y divulgación de Información sobre Seguridad Operacional

4. Con el propósito de informar a los Estados de la Región la legislación y normativa que rige la protección y divulgación de antecedentes en Chile, a continuación se describe el ámbito y reglas de la divulgación de antecedentes:

5. De acuerdo a lo indicado en el Programa de Seguridad Operacional SSP para la Aviación Civil de Chile, la divulgación de la información de Seguridad Operacional se realizará mediante los siguientes mecanismos contenidos en el Plan Comunicacional de la DGAC:

- a) Informes Anuales y periódicos preparados por el CESO.
- b) Boletines “Director Informa”
- c) Reportajes DGAC TV
- d) Revista Contacto.
- e) Intranet
- f) Seminarios.

6. La divulgación interna se desarrollará en tres segmentos del personal de la DGAC, de acuerdo a lo siguiente:

- a. Segmento “D”: Corresponde a la divulgación de información a nivel Directivo de la Organización.
- b. Segmento “E”: Corresponde a la divulgación de información especializada de Seguridad Operacional, para quienes desarrollan actividades operativas o que se relacionan directamente con ellas.
- c. Segmento “G”: Corresponde a la divulgación de información general de Seguridad Operacional, de interés de todo el personal de la DGAC, independiente de la función que cumplan.

7. La divulgación externa se desarrollará en tres segmentos de personas ya sean Proveedores de Servicios, usuarios de la aviación civil, público en general y Organismos Nacionales e Internacionales relacionados con la Seguridad Operacional.

- a. Segmento “E”: Corresponde a la divulgación de información especializada de Seguridad orientada a los Proveedores de Servicios o que se relacionan directamente con ellos.
- b. Segmento “G”: Corresponde a la divulgación de información general de Seguridad Operacional, de interés para el público en general.
- c. Segmento “O”: Corresponde a la divulgación de información de Seguridad Operacional de interés para Organismos Nacionales o Internacionales relacionados con la Seguridad Operacional

Todo lo anterior estará a disposición de los Estados de la Región por parte del Estado de Chile, para consulta y/o propuestas que permitan armonizar y/o estandarizar la divulgación y protección de datos de seguridad operacional.

8. Iniciativas de asistencia a víctimas de accidentes aeronáuticos y familiares: Un accidente de aviación es un suceso inesperado y generalmente catastrófico. La preocupación por las personas que han experimentado sufrimiento y pérdidas como consecuencia de accidentes de aviación ha suscitado crecientes esfuerzos dentro del sector aeronáutico por determinar medios para atender de manera oportuna a las necesidades de las víctimas y de sus familiares.

9. En su 32° período de sesiones, celebrado en octubre de 1998, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) examinó el asunto de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Tras un debate, adoptó la Resolución A32-7, en la que se declaró, entre otras cuestiones, que:

- El Estado debería ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;

- La política de la OACI debería ser asegurarse de que la Organización y los Estados consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;
- Es esencial que la OACI y los Estados reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, de recuperar rápidamente e identificar con exactitud a las víctimas, de devolver sus efectos personales y de transmitir información precisa a sus familiares;
- El transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;
- Los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca o del origen nacional de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y
- La atención del público seguirá concentrándose en las acciones investigadoras de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil. Lo anterior lleva a que el desarrollo de este trabajo sea en referencia a las directivas de OACI y en cooperación y contacto con las ONG que han colaborado con OACI en el desarrollo de este tema.

10. Agenda de trabajo - paneles ANC/OACI

Para garantizar que todos los SARPS y PANS nuevos o mejorados sean efectivos y prácticos para los usuarios finales, el ANC trabaja a través de paneles de expertos establecidos en varias disciplinas a quienes se les asignan tareas específicas del programa de trabajo general. También aprovecha la experiencia de los Estados y las organizaciones internacionales para desarrollar sus propuestas técnicas.

11. Panel de operaciones de gestión de tráfico aéreo: Desarrollar estrategias y soluciones coordinadas para la gestión del tráfico aéreo y material de orientación para:

- a. Servicios de tránsito aéreo
- b. Gestión del flujo aéreo.
- c. Procedimientos y fraseología para el control del tráfico aéreo.
- d. Gestión del espacio aéreo
- e. Coordinación civil militar

12. Panel de operaciones de vuelo

Desarrollar y mantener SARPS y materiales de orientación, incluidas las disposiciones relacionadas con el registrador de vuelo para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes, para:

- a. Operaciones de transporte aéreo comercial;
- b. Operaciones de aviación general; y
- c. Operaciones de helicóptero.

13. Panel de Gestión de Seguridad

Desarrollar y / o mantener las disposiciones de gestión de seguridad de la OACI para:

- a. Asistir a los Estados en la gestión sistemática de los riesgos de seguridad operacional de la aviación; y
- b. Respalda la evolución continua de una estrategia proactiva para mejorar el desempeño de seguridad.

El esquema anterior lleva a que la Región debe seguir el desarrollo del trabajo de los paneles de expertos y sus conclusiones para integrar dicha información en los trabajos de seguridad operacional regional, en ello los representantes de los países de la Región como miembros u observadores de la ANC deberían transmitir y compartir la información pertinente obtenida en los paneles.

14. Armonización y apoyo al SRVSOP y ACSA/COCESNA

En la Certificación de Aeródromos, si bien en la región se ha ido avanzando sobre la implementación de los requerimientos del Anexo 14, aún no se ha logrado la implementación efectiva del requerimiento sobre la certificación de aeródromos, considerando que la mayoría de las infraestructuras existentes se construyeron bajo requisitos menos estrictos de los que existen actualmente en el Anexo 14, la certificación de aeródromos requerirá la adopción de alternativas que ofrezcan niveles adecuados de seguridad operacional de las actividades de la aviación civil internacional.

15. Armonización del Conjunto LAR AGA

A corto plazo, se ha desarrollado el conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos de Aeródromos (LAR AGA) bajo el paraguas del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) a fin de proporcionar a los Estados una reglamentación adecuada a la realidad regional, los cuales se encuentran aprobados en su segunda edición por la Junta General del SRVSOP

- a. LAR 154 – Diseño de Aeródromos
- b. LAR 153 – Operación de Aeródromos
- c. LAR 139 – Certificación de Aeródromos

Conclusión

16. Es importante resaltar el liderazgo que la industria aeronáutica, así como la OACI han venido desarrollando en la temática de la seguridad operacional de manera conjunta con los Estados que están realizando esfuerzos significativos para implementar de manera exitosa las diferentes regulaciones y normas de cumplimiento.

Medidas propuestas a la Reunión

17. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada e instar a los expertos que den a conocer en la presente reunión el estado de situación de sus respectivas administraciones en cuanto este tema.