



Organización de Aviación Civil Internacional
**Nonagésima Tercera Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de
Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/93)**
Ciudad de México, México, 9 al 10 de julio del 2008

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Cuestiones sobre Navegación Aérea

**3.2. Revisión de los temas y asuntos sobre: CNS/ATM, AGA, AIM
y desarrollos del Sistema de Gestión de la Seguridad
Operacional (SMS)**

**AVANCES, LOGROS Y DIFICULTADES
EN LA IMPLEMENTACION DEL SMS EN CENTROAMERICA**

(Nota informativa presentada por COCESNA - ACSA)

RESUMEN

El objetivo de la presente nota informativa es presentar en la 93a reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centro América y Panamá, a realizarse en la Ciudad de México, del 9 al 10 de julio del 2008; los avances, logros y dificultades en las gestiones relacionadas con la Unidad de SMS de COCESNA/ACSA en la región centroamericana, para la implementación de las disposiciones relativas a la Gestión de la Seguridad Operacional contenidas en el Doc.9859 y de los Anexos 6 Partes I y III, Anexo 8, Anexo 11 y Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. Objetivos

1.1 El objetivo principal de esta nota de estudio es informar al lector sobre aspectos relevantes de la gestión de este importante elemento de la seguridad operacional, así también el mismo sistema de gestión de la seguridad operacional se plantea sus propios objetivos, a saber:

- a) Establecimiento de dos grupos de trabajo permanentes encargados, uno de la implementación del SMS en los Estados miembros de COCESNA; y el otro, de la Investigación de Accidentes e Incidentes ocurridos en la región, a operadores de la región, o a aeronaves con matrícula de uno de los Estados de la Región.
- b) Desarrollo del marco regulatorio que permita la implementación del SMS en la región.
- c) Obtener el compromiso de las distintas Autoridades de Aviación Civil para la gestión eficaz de la seguridad operacional.
- d) Promover una cultura de seguridad operacional en la Región.

- e) Contar con personal capacitado en materia de seguridad operacional.

2. Introducción

2.1 La necesidad del establecimiento del SMS como elemento esencial del desarrollo aeronáutico de los Estados y en cumplimiento con las disposiciones establecidas en el *Reglamento Centroamericano sobre el Sistema para el desarrollo e implementación de forma armonizada de Reglas de Aviación Civil Conjuntas (Sistema RAC)*, aprobado mediante Resolución No. 02-2006 (Comitrán XXVI) de la vigésimo sexta reunión, celebrada en la ciudad de Guatemala – Guatemala, el 02 de junio de 2006, permitieron a COCESNA/ACSA definir al SMS como un proyecto prioritario para la región, asimismo se plantea durante la fase de definición que el mismo debiera seguir los lineamientos que sobre este tema planteara OACI, en este sentido se organizaron eventos regionales que permitieran generar ideas y definir responsables de las siguientes actividades:

- a) La revisión y enmienda de las Leyes Generales de Aviación Civil, la inclusión y enmiendas del SMS en las regulaciones existentes y el desarrollo de guías, boletines y otros documentos
- b) La realización de seminarios, reuniones, talleres para promover la cultura de seguridad operacional, la implementación de un sistema de reportes, establecer un sistema de identificación de peligros que permita a las autoridades una adecuada gestión del riesgo, realizar evaluaciones periódicas a los Estados, supervisar sistemas de identificación de peligros y los programas de análisis e datos, establecimiento de una base de datos regional para analizar la información y desarrollar estadísticas, además compartir la información entre los Estados de la región y desarrollar un sistema de cooperación internacional para evaluar la información generada y compartirla con otras entidades.
- c) Contar con un Manual de Capacitación que incluya cursos iniciales, avanzados y recurrentes, sobre la Gestión de la seguridad operacional e incluir la misma en el Plan Anual de Capacitación.

2.2 En tal orden de ideas se genera un plan o mapa de rutas que reúne las actividades arriba planteadas el cual se constituirá en adelante en la herramienta a seguir por el equipo gestor de SMS en nuestra región Centroamericana.

3. Antecedentes

3.1. La seguridad operacional ha sido siempre la consideración primordial en las actividades de aviación. Esto se refleja en los fines y objetivos de la OACI declarados en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)*, conocido como el convenio de Chicago, en el que se encomienda a la OACI lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

3.2. Las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, requieren que los Estados establezcan un programa de seguridad operacional con el objetivo de lograr un nivel aceptable de seguridad en las operaciones de la aviación civil.

3.3. Algunas de las funciones derivadas de la aplicación de ese Convenio de Chicago, pueden ser realizadas, de manera más eficiente, a nivel regional, de modo que pueden llevarse a cabo, de forma conjunta, por grupos especializados de expertos, que asistan a los Estados en la preparación de la normativa necesaria y colaboren con la industria, en su aplicación;

3.4. Por ello, COCESNA/ACSA ha buscado desde su creación, la integración y armonización en la región. Esas funciones, fue la base que originó la aprobación del sistema RAC; mediante la Resolución

No. 02-2006 (COMITRAN XXVI) del 02 de julio del año 2006 y sus documentos conexos (Anexo 1 - Reglamento y su apéndice al anexo 1 – RAC 11).

3.5. Además de las actividades del desarrollo de normas conjuntas, se dirigen esfuerzos para el fortalecimiento de Unidades de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y de Investigación de Accidentes e Incidentes en la región, brindando asistencia en los procesos de capacitación requerida para que dicho personal de las autoridades adquieran las competencias necesarias para el desempeño de sus funciones.

4. Gestión SMS

4.1 La actividad de la Unidad de Gestión de la Seguridad Operacional, se fundamenta en cuatro procesos a saber:

Desarrollo Normativo. Como se mencionó anteriormente, el desarrollo normativo abarca la inclusión de la normativa relativa a la Gestión de la Seguridad Operacional que en el Convenio Internacional sobre Aviación Civil Internacional, se encuentra establecido en sus Anexos 6 Partes I y III, Anexo 8, Anexo 11 y Anexo 14; así como el desarrollo de una MRAC 13 para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, que cumpla con los requisitos establecidos por el Anexo 13 de la OACI.

Implementación. Dentro de las actividades de implementación se gestionó la formación de un Grupo de Trabajo para la Investigación de Accidentes e Incidentes en la región, así como un Grupo de Trabajo de SMS, como iniciativa de los Estados miembros de COCESNA y de ACSA, bajo el programa Safety Road Map para la región centroamericana. Además se tiene como proyecto la elaboración de un Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes para los Estados de la Región, con los procedimientos y las listas de chequeo estandarizadas a seguir en el caso de una eventualidad.

Verificación. Esta actividad se realiza a solicitud de los Estados, a fin de que se evalúe el nivel de cumplimiento con respecto a los ocho elementos críticos de la OACI, establecidos en el Doc. 9734 de OACI, Parte A, se detecten deficiencias y corregirlas de manera que su nivel de cumplimiento con respecto a OACI mejore en lo que corresponde a la Gestión de la Seguridad Operacional.

Capacitación. Con el propósito de que el personal de Gestión para la Seguridad Operacional y de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, adquieran las competencias requeridas para desarrollar sus actividades, este debe completar un plan de capacitación formal. Esto se ha realizado siguiendo el Manual de Capacitación de COCESNA/ACSA y los Estados asociados al Sistema RAC, además de que los cursos se encuentran calendarizados en el Plan Anual de Capacitación.

5. Logros

5.1 Entre los logros alcanzados en las actividades de las Unidades de Gestión de la Seguridad Operacional y de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, se presentan de acuerdo a los proyectos antes definidos.

Desarrollo Normativo.

Las actividades en el desarrollo normativo se han realizado siguiendo los lineamientos dispuestos en la RAC-11. En miras de la estandarización se ha elaborado junto con los Estados un cronograma para que las regulaciones que forman parte de las MRAC OPS, fueran elaboradas o enmendadas de manera paulatina, incluyéndosele los requerimientos establecidos en los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional antes mencionados, y que no obstaculizara las actividades propias de las AAC's. A continuación se muestra un resumen de las regulaciones que se encuentran adoptadas y que involucran la incorporación del requisito SMS en las mismas, otras que todavía están en proceso de elaboración, algunas que están siendo revisadas y otras que se encuentran como proyectos para el 2009.

MRAC OPS 1: Transporte Aéreo Comercial - Aviones

Se encuentra adoptado y en proceso de aprobación la MRAC OPS 1 en su enmienda 1, que cumple con el Anexo 6, Parte I, octava edición, enmienda 29 y contiene los requerimientos del SMS que hasta esa enmienda establecía OACI; dicha MRAC está en proceso de enmendarse con la elaboración de la NPE 3 de la MRAC OPS 1 que va a cumplir con las enmiendas 30 y 31 de dicho Anexo.

MRAC OPS 3: Transporte Aéreo Comercial - Helicópteros

COCESNA/ACSA ha adoptado la MRAC OPS 3 edición inicial, que cumple con el Anexo 6 Parte III, quinta edición, enmienda 10 y que contiene los requerimientos del SMS hasta dicha enmienda. Como proyecto para el 2009 se tiene el inicio de una nueva NPE del MRAC OPS 3 que incorpore la enmienda 11 y la sexta edición que incluye la enmienda 12.

MRAC 139: Certificación y Operación de Aeródromos.

Dicha regulación en su edición original se encuentra en proceso de adopción y aprobación, e incorpora los requisitos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de Aeródromos (SIGESOA).

MRAC 145: Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas.

La MRAC 145 se encuentra adoptada en su enmienda 1, que cumple con el Anexo 6 Parte I, enmienda 29 de OACI, y no tiene incorporado los requisitos del SMS para una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA). Al presente, se encuentra en proyecto una enmienda 2, la cual va a incorporar las enmiendas 30 y 31 del Anexo 6 Parte I, y va a incorporar los requerimientos del SMS para las OMA's.

MRAC 13: Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

Se tiene como proyecto para el 2009, el inicio de la elaboración del MRAC 13 de conformidad con el proceso desarrollo normativo (PDN), y que la misma cumpla con los estándares internacionales establecidos por el Anexo 13, novena edición, enmienda 11. Actualmente cada Estado tiene su propia regulación en la materia.

Implementación.

Bajo este rubro se alcanzan diferentes logros desde el inicio de la gestión de SMS consistiendo estos en una serie de acciones concretas que le han permitido al sistema ir madurando al ritmo que OACI progresa en su consolidación evidenciando un interés y empuje en proyectos de esta magnitud, en tal sentido algunos hitos relevantes del mismo son:

Sé eligen al menos dos representantes por Estado Miembro de COCESNA siendo uno de ellos Encargado u Oficial de Seguridad y el otro para que integre el Grupo de Trabajo Regional para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

Se llevó a cabo la primera reunión de ambos grupos de trabajo en el mes de agosto del 2007, y ya se brindó lastimosamente la primera asistencia en el reciente accidente sufrido (30 de mayo del presente), en el aeropuerto de Toncontín, Tegucigalpa, Honduras.

Se llevó a cabo en el mes de abril 2008 un Seminario del SMS, dirigido a las autoridades de aviación civil de la región centroamericana y a los operadores, dónde participaron como expositores representantes de OACI, la FAA, IATA y de la AAC de El Salvador, con lo cuál se cumple con el objetivo de educación, entrenamiento y promoción del SMS.

Se elabora el proyecto de un Manual del Investigador de Accidentes e Incidentes de Aviación, que contenga los procedimientos y guías a utilizar en caso de que ocurra un siniestro que incluye procedimientos regionales de atención a siniestros aéreos.

A nivel de proyecto se inician ya las acciones necesarias para buscar la correspondencia entre la base de datos de accidentes e incidentes de aviación que establece OACI y la base de datos que contiene información regional de aeronaves que mantiene COCESNA/ACSA conocida como SIAR y que además sea compatible con la base de datos del SMS.

También se encuentra dentro de los proyectos el formar un “GO TEAM” regional con la participación de un Oficial de la Seguridad Operacional por Estado, este equipo ha iniciado su fase de entrenamiento práctico al presentarse el reciente siniestro en la ciudad de Honduras.

Capacitación.

En referencia a la capacitación, los logros han sido muy satisfactorios, en especial en los estados en que el personal es permanente y no está sujeto a movilidad laboral. Tanto las Autoridades de la región como ACSA participaron en el mes de febrero del 2007, en un Curso sobre la Gestión de la Seguridad Operacional que la OACI impartió en Guatemala; los Directores de Aviación Civil participaron en un curso similar en abril del 2007 en México y en abril del presente año las Autoridades y representantes de la industria, participaron en un Seminario de SMS auspiciado por OACI, IATA, la FAA y COCESNA/ACSA.

Los Oficiales de Seguridad Operacional, ahora cuentan con ciclo de instrucción establecido en el Manual de Capacitación y tienen programados sus cursos en el Plan Anual de Capacitación de COCESNA/ACSA y de los Estados miembros de COCESNA; por lo que se creó un ciclo de instrucción teórica orientado a las actividades que dicho personal realiza, con los problemas más comunes a los que se enfrentan, con el fin de que adquieran las competencias necesarias para que lleven a cabo sus funciones.

La OACI imparte en febrero del 2007 un curso sobre la Gestión de la Seguridad Operacional, en Guatemala; dónde los Estados de la región y ACSA participan activamente del mismo. Los Directores de Aviación Civil y ACSA, participan en un curso similar en abril del 2007, en México.

Se participa en Taller de Trabajo del “Global Safety Road Map” de la OACI, en el mes de junio en Bogotá, Colombia, aportando datos que servirán a tal esfuerzo global que impulsa OACI.

6. Dificultades

6.1 Lograr la armonización necesaria en procesos que involucran diferentes Estados, debido, principalmente, a problemas de índole económicos en aspectos tales como el GO TEAM que demanda una alta disposición de fondos para su adecuado equipamiento.

7. Conclusión

7.1 Se concluye que el avance en esta materia es adecuado si se consideran los diferentes obstáculos que se tiene que enfrentar ante procesos multinacionales, así mismo es importante señalar que en materia normativa el avance es muy bueno si se observa la inclusión de la normativa OACI de este tema en la normativa regional, al observar el Safety Roadmap elaborado para la región se puede concluir que los logros y metas alcanzadas coinciden con aquellas establecidas en el Global Safety Road map, alcanzándose así logros parciales que denotan la buena marcha del proyecto SMS en la Región Centroamericana