



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**GSI/7 – Uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad
Operacional**

**PROYECTO PILOTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN ORGANIZACIONES DE
MANTENIMIENTO DE AERONAVES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA
LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN AMERICA LATINA**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio contiene información sobre el Proyecto Piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latino América, relacionados con el Objetivo Estratégico Global (GSI-7) orientado hacia el uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) que será analizado por la Reunión.

Referencias:

- Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación – GASP.
- Hoja de Ruta Global de Seguridad Operacional de la Aviación – (GASR).
- Informe del Taller de Hoja de Ruta sobre la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial (Bogota, Colombia, 19 al 23 de mayo 2008.)

1. Introducción

Compartiendo experiencias

1.1 El Objetivo Estratégico Mundial # 5 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) también llamado área de focalización 5 de la Hoja de Ruta (GASR), menciona que aunque las diferencias regionales dictarán las diferentes formas de implantar las mejores prácticas a distintos niveles de madurez, puede obtenerse un gran beneficio con el intercambio de experiencias entre las regiones.

1.2 El Objetivo 5a del GASR también hace mención a la existencia de varias organizaciones regionales las cuales se puede recurrir para fomentar y monitorear uniformidad de los programas regionales de seguridad operacional diseñados para alcanzar las metas de la Hoja de Ruta. Junto con el Objetivo 5a, Mejores Prácticas BP 5a-3 dice: “*las regiones más avanzadas ayudan a las menor avanzadas en la adquisición de los conocimientos y experiencia necesarias*”.

Uso Consistente del SMS

1.3 Por otro lado la Iniciativa Mundial sobre Seguridad Operacional # 7 (GSI-7) del Plan Global de la OACI, está orientada a alcanzar altos niveles de actuación en material de seguridad operacional a través al uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

1.4 El Anexo 6 Parte I de la OACI, indica que a partir del 1 de enero de 2009, los Estados requerirán, como parte de su programa de seguridad, que la organización de mantenimiento implemente un sistema de gestión de la seguridad que sea aceptable al Estado.

1.5 Esta nota de estudio presenta un ejemplo de intercambio de experiencias entre Transport Canada y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para la implementación del SMS.

Actividades desarrolladas por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en América Latina para la implementación del SMS

1.6 La estrategia de trabajo del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) se basa en el desarrollo como primer paso, de un set de regulaciones armonizadas y sus procedimientos asociados, para la institucionalización de una organización multinacional de vigilancia de la seguridad operacional. La estrategia de armonización incluye entre otras cosas: Reuniones de Paneles de Expertos encargados de desarrollar la regulación y sus procedimientos asociados, entrenamiento a los inspectores de seguridad operacional, certificaciones multinacionales, actividades de vigilancia y asistencia a los Estados.

1.7 El LAR 145 es el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano relacionado con la aprobación de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs). Los Estados miembros del SRVSOP acordaron en noviembre de 2005, un período de 5 años para la armonización de sus regulaciones nacionales con el LAR 145 Versión #2.

1.8 Usando el LAR 145, se han llevado a cabo 6 certificaciones multinacionales a OMAs en la región. La certificación comprende un proceso de cinco fases. Un equipo multinacional de inspectores desarrolla las fases 1 a 4 y preparan un informe con los resultados de cada fase, el cual es enviado a las autoridades de los Estados miembros del SRVSOP para su validación y emisión del correspondiente certificado (fase 5).

1.9 En setiembre de 2007, el SRVSOP organizó un Seminario sobre la Implementación del SMS en OMAs. El Seminario contó con el valioso apoyo de Transport Canada, y con destacadas ponencias de Sky Service de Canada, Boeing, el Nuclear Science and Technology of the Research and Development Directorate de Brasil, AEROMAN, COOPESA, LAN y la OACI. El Seminario tuvo más de 50 participantes provenientes de 14 Estados de las Regiones CAR/SAM y de la industria. Una de las más valiosas lecciones aprendidas de Transport Canada fue la importancia del trabajo conjunto de la autoridad y la industria para la ejecución del SMS y las ventajas de utilizar proyectos piloto de implementación.

1.10 Recientemente, en la Quinta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del SRVSOP (Lima, Perú, 9-13 de setiembre 2008) se aprobó la tercera edición del LAR 145 que incluye el marco SMS de la OACI, que será utilizado como modelo para la implementación del proyecto piloto de implementación SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMA). Este modelo incorpora el concepto de implementación por fases del SMS.

1.11 Para este propósito, las siguientes OMAs acordaron ser parte del proyecto piloto de implementación:

- ✓ *AEROMAN (El Salvador)*
- ✓ *ATSA (Perú)*
- ✓ *COOPESA (Costa Rica)*
- ✓ *DIGEX (Brasil)*
- ✓ *LAN (Chile)*
- ✓ *SEMAN (Perú)*
- ✓ *El Peregrino (Perú)*

1.12 Transport Canada ha ofrecido su apoyo al Proyecto piloto de implementación, consistente en asesoría, entrenamiento para inspectores, intercambio de experiencias, aprendizaje de lecciones y la identificación de oportunidades de mejora.

1.13 Los pasos iniciales tomados por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del SRVSOP para la implementación del SMS han identificado algunas interrogantes en los siguientes temas, los que se espera esclarecer con el plan piloto de implementación:

- Adaptación de Sistema de Seguridad Operacional en los actuales Sistemas de Gestión.
- Plan de respuesta a la emergencia
- Implementación del SMS en organizaciones de mantenimiento de componentes
- Implementación del SMS en las OMAs pequeñas.

2. Conclusiones

2.1 La implementación del SMS puede constituir un desafío tanto para los reguladores como para la industria. La implementación del SMS hecha en fases permitirá tanto a los reguladores como a la industria, el realizar los cambios necesarios en el manejo de sus sistemas de gestión de manera oportuna.

2.2 Mediante un trabajo conjunto con la industria en la implementación del SMS, la lección aprendida puede ser incorporada en las regulaciones y material guía, preparando el cambio hacia una mejor comprensión del SMS y su fácil implementación.

2.3 El programa piloto de implementación del SMS y la asistencia proporcionada por Transport Canada, es un buen ejemplo de la implementación de las mejores prácticas del GASR.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA/01) a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio, asociada con las mejores prácticas BP 5a-1, BP 5a-3, BP 7a-1 del GASR; y
- b) apoyar el plan piloto de implementación del SMS en OMAs del SRVSOP.