



RPEA/8-NE/05
19/09/11

OCTAVA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD (Lima, Perú, del 19 al 21 de septiembre de 2011)

Asunto 1: LAR 145 Enmienda 3

e) Sección 145.270 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta Nota de Estudio proporciona información relevante para realizar el análisis respectivo sobre la aplicación del requisito 145.270, coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia. La propuesta presentada será evaluada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad asignados a dicha tarea.

Referencias

- Informes de las reuniones RPEA/4, RPEA/5, RPEA/7, y RRIPEA/2
- Anexo 6 Parte I
- Doc 9859 de la OACI
- LAR 145 Tercera Edición
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

1. Antecedentes

1.1. En la Quinta Reunión del Panel de Expertos se analizó la propuesta de este requisito, manifestándose que la frase “que establece por escrito que se debería hacer después de un accidente”, no enmarcaba lo que la OMA podría aplicar un plan de respuesta a una emergencia. Sobre este particular se señaló que el espíritu del SMS es hacia la reducción de accidentes de aviación por ello el uso del término accidente aéreo. Adicionalmente la reunión considero que debía de considerarse la respuesta a la emergencia que podía ocasionar un accidente dentro de la OMA. Tomando estos puntos de vista la Reunión estimo que la coordinación de respuesta a la emergencia debe ser enfocada de un Explotador Aéreo y no hacia la OMA.

1.2. Al respecto la Reunión adopto la conclusión RPEA/5-01 donde se encomendó al comité Técnico a formar un grupo de trabajo para realizar el estudio sobre el requisito de coordinación de respuesta a una emergencia y la aplicabilidad del mismo en una OMA.

1.3. En la Segunda Reunión de Retroalimentación entre la industria y el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RRIPEA/2) llevado a cabo en Lima el 13 de diciembre de 2010 se analizó a fondo la Sección 145.270 coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia, estableciéndose que para abarcar este requisito era necesario considerar los accidentes propios de las actividades de la OMA, planes de emergencia del aeropuerto u otros servicios que afecten a la OMA, desastres naturales que de cierta forma pueden afectar al sistema de la organización para la operación segura de las aeronaves. Se recalco que lo requerido por el documento de la OACI sobre SMS se refiere a como se recuperan en corto tiempo, las medidas de operación segura. Asimismo, se considero necesario que en la Circular de Asesoramiento CA 145.002 se explicará este tema a profundidad.

1.4. En la Séptima Reunión del Panel de Expertos, Lima 14 al 17 de septiembre de 2010, se revisaron los antecedentes sobre la Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia, que se habían llevado a cabo donde se remarco que el objetivo general es la continuación en condiciones de seguridad de las operaciones o el retorno a operaciones normales tan pronto como sea posible, tal como lo establece el Capítulo 8, Sección 8.7 del Doc 9859 Manual SMS de la OACI.. Concluyéndose, primero que el tema debe seguir siendo evaluado por los expertos, segundo retirar la frase “de aviación” en la Sección 145.270.

1.5. Al respecto la Reunión adopto la conclusión RPEA/7-01 donde encomendó al Comité Técnico formar un equipo de trabajo para la realización del estudio sobre la aplicación de este requisito para las OMA's, el cual debe de ser presentado en la próxima reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad.

2. Análisis

2.1 En la RPEA/4 (del 15 al 18 de abril de 2008), en el Asunto 2 “Propuesta de mejora e inclusión de requisitos SMS al LAR 145”, basada en la Enmienda 30 del Anexo 6 Parte I en donde se establece un Programa de Seguridad Operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional de las aeronaves, para ello los sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional y los Organismos de Mantenimiento deben ser reglamentados a partir del 11 de enero de 2009. En la conclusión RPEA/4-02 “Incorporación de mejoras al LAR 145 Primera Edición – Enmienda 1”, se incluyó dentro del Capítulo “C” del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional la LAR 145.220 “Coordinación de la planificación de la respuesta a la Emergencia”.

2.2 Durante la RPEA/5 (del 9 al 13 de septiembre de 2008), se revisó nuevamente la propuesta del LAR 145 Enmienda 2 Capítulo C – Sistema de gestión de la seguridad operacional. Dentro de los temas que se trató la LAR 145.225 “Coordinación de planificación de la respuesta a la Emergencia”, en donde se manifestó que la frase “que establece por escrito que se debería hacer después de un accidente”, no enmarcaba todas las ocasiones en que la OMA podría aplicar un plan de respuesta a una emergencia. Sobre el particular se señaló que el espíritu del SMS está orientado hacia la reducción de los accidentes de aviación, por lo que este requisito justamente enmarcaba la respuesta a la emergencia en caso de producido un accidente aéreo.

2.3 En este aspecto la Reunión consideró que la coordinación de la planificación de la respuesta a la emergencia está enfocada hacia un accidente aéreo, por lo que la respuesta será de un Explotador aéreo y no hacia la OMA. Sin embargo si se consideraba que el objetivo se enfocaba hacia la reducción de accidentes de forma general, sería conveniente para las organizaciones de mantenimiento colocar la respuesta a la emergencia que podía ocasionar un accidente dentro de la OMA. Por estas razones la

Reunión en su conclusión RPEA/5-01encargo al Comité Técnico para que forme un grupo de trabajo para realizar el estudio sobre el requisito de coordinación de respuesta a una emergencia y la aplicabilidad del mismo en una OMA. El estudio debía ser presentado a través del correo electrónico a la RPEA antes del 10 de octubre de 2008, para que el Panel concluya con la redacción de este requisito el 17 de octubre de 2008.

2.4 En la RPEA/7 (del 14 al 17 de diciembre de 2010), al tratar los requisitos de la sección sobre coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia; se toma como referencia el Anexo 6 Parte I de la OACI, que en su Apéndice 7 - “Marco para los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)”, en el Ítem de “Políticas y objetivos de seguridad operacional”. En este documento se establece el desarrollo de una breve descripción de cada elemento del marco y dentro de ello se encuentra en el ítem 1.4 la Coordinación del Plan de Respuesta ante Emergencias; el cual indica: *El explotador o el organismo de mantenimiento reconocido garantizarán que el plan de respuesta ante emergencias, que permita la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales, se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deban interactuar al prestar sus servicios.*

2.5 Asimismo, el Doc 9859 “Manual de Gestión de la Seguridad Operacional”, Capítulo 8, Sección 8.7 “Coordinación del Plan de Respuesta ante Emergencias” establece:

“Un plan de respuesta ante emergencias (ERP) detalla por escrito las acciones que deberían adoptarse después de un accidente y designa los responsables de cada acción. La finalidad de un ERP es asegurar que existe una transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las de emergencia, incluyendo la delegación de autoridad de emergencia y asignación de responsabilidades de emergencia. La autorización para las medidas que deben llevar a cabo el personal clave también figura en el plan, así como la coordinación de las actividades para enfrentar la emergencia. El objetivo general es la continuación en condiciones de seguridad de las operaciones o el retorno a operaciones normales tan pronto como sea posible.

Los aeropuertos deben elaborar un plan de emergencia de aeropuerto (AEP), los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben elaborar planes de contingencia y las líneas aéreas deben elaborar un plan de respuesta ante emergencias. Dado que las operaciones de aeropuerto, ATC y líneas aéreas se superponen, es obvio que estos planes deberían ser compatibles. La coordinación de los diferentes planes debería describirse en el manual SMS.”

2.6 Considerando lo indicado en los puntos 2.4 y 2.5 los especialistas observaron que las OMA pueden desarrollar un plan de respuesta a la emergencia cuando:

- a) se encuentren en un aeropuerto, pudiendo cooperar por ejemplo en el movimiento de una aeronave cuando sea necesario desde el lugar del siniestro o incidente; es decir como apoyo al plan de respuesta a la emergencia del aeropuerto o aerolínea; o
- b) que las OMA que hayan tenido algo que ver con la aeronave durante la vida de mantenimiento para poner a disposición la documentación pertinente, por ejemplo, disponer un resguardo especial de los documentos de trazabilidad hasta que la investigación haya terminado.

2.7 Al analizar detenidamente estos dos planteamientos se puede manifestar que este requerimiento no es aplicable para la OMA.

2.8 Adicionalmente, si bien la mayoría de los expertos coincidía con tal razonamiento, también disenta en el hecho de que las organizaciones de mantenimiento también requerían, en caso de eventos o accidentes dentro de las OMAs, contar con planes de contingencia para actuar y asegurar el retorno seguro a la operación normal de la OMA. Sobre este aspecto la RPEA/7 notó que Transport Canada, así como Centroamérica, orientaban este requisito en las OMAs para aquellos accidentes que pudiesen afectar a la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave. También la Reunión recordó que durante la RRIPEA/2 la industria consideró que si bien algunas de ellas no habían desarrollado procedimientos en casos de desastres naturales o accidentes dentro de las OMAs, se estaban revisando los procedimientos para incluir estos casos, en vista de que durante un terremoto se evidenció por la magnitud del daño ocasionado a las aeronaves y componentes dentro de la OMA que era necesario contar con este tipo de planes de acción.

2.9 En este marco la RPEA/7 concluyó que el plan de respuesta para la emergencia desarrollado por el LAR 145.270 no debería limitarse a accidentes aéreos, por el momento, por lo que se debía especificar que es aplicable a accidentes y eliminar la frase “de aviación”.

2.10 Por otra parte, se analizaron las reglamentaciones de EASA y FAA en donde no se considera la coordinación de planificación de respuesta a la emergencia en dichas partes 145. Sin embargo la AAC de Australia dentro del CASR Part 145 sí considera un Plan de Respuesta a Emergencias para la Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, el cual se analizó y se consideró como una base para el desarrollo de lo que puede ser incluido en la LAR 145.270.

2.11 Es importante mencionar que lo estipulado en el LAR 145.270 fue trasladado a las LAR 121, Apéndice K, Ítem (5); LAR 135, Apéndice B, Ítem (5); LAR 91, Apéndice D, ítem (5). Para lo cuales son totalmente aplicables y las que se encuentran vigentes. Sin embargo, esta parte se mantuvo en la LAR 145.

2.12 El análisis realizado sobre estos documentos se encuentra desarrollado en el Apéndice A a esta nota de estudio.

3. Conclusiones

3.1 Del análisis efectuado se llega a concluir que la parte establecida actualmente en el LAR 145.270 ya se encuentra cubierta en las regulaciones de los Reglamentos 91, 135 y 121. El enfoque sobre el cual debe basarse la respuesta a una emergencia a una Organización de Mantenimiento aprobadas es diferente a lo que se establece para los explotadores aéreos. El enfoque para las OMAs en temas de emergencia estaría principalmente dirigido a los requisitos de Seguridad Industrial.

3.2 En tal sentido, se proponen dos alternativas, a fin de que el panel de expertos las analice y determine su aplicabilidad:

- a) Propuesta uno: considerar eliminar el LAR 145.270.
- b) Propuesta dos: El desarrollo de lo establecido en esta LAR debe ser enfocado a una OMA y no considerarla como un Explotador Aéreo. Para ello se propone lo establecido en el **Apéndice A**.

4. **Acción sugerida**

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) aprobar o emitir los comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta final cuyo análisis, sustento y texto final se encuentran en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio.

- FIN -

APÉNDICE A

Análisis de la Propuesta LAR 145.270 - “Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia”

LAR	Anexo o Doc. OACI	PROPUESTA DE CAMBIO En esta Columna se indica como quedaría la propuesta final	RESULTADOS DEL ANÁLISIS (Este recuadro se llena si no existe un sustento en el Anexo, es diferente al Anexo, o si hay una propuesta de cambio al LAR)
<p>145.270 Coordinación de la Planificación de Respuesta a la Emergencia</p> <p>La OMA LAR 145 debe desarrollar y mantener, o coordinar, como sea apropiado, un plan de contingencia en el MOM que establece por escrito que se debería hacer después de un accidente de aviación y que asegure: establecer cuáles son las situaciones que son consideradas como una Emergencia, las que serán establecidas en el MOM. Una vez establecidas las deberá:</p> <p>(a) la designación de la autoridad encargada de la investigación del accidente por parte de la OMA; Establecer un Plan de Emergencia que refleje el tamaño, la naturaleza y complejidad de la OMA, definiendo los procedimientos, las funciones, acciones y responsabilidades de los distintas</p>	<p>ANEXO 6, Parte I, apéndice 7</p> <p>Doc 9859</p>	<p>145.270 Coordinación de la Planificación de Respuesta a la Emergencia</p> <p>(a) La OMA LAR 145 debe establecer cuáles son las situaciones que son consideradas como una Emergencia, las que serán establecidas en el MOM. Una vez establecidas las deberá:</p> <p>(1) Establecer un Plan de Emergencia que refleje el tamaño, la naturaleza y complejidad de la OMA, definiendo los procedimientos, las funciones, acciones y responsabilidades de los distintos departamentos y personal clave de seguridad;</p> <p>(2) El personal clave de seguridad en caso de una emergencia debe tener fácil acceso al Plan de Respuesta a Emergencias, en todo momento;</p> <p>(3) La OMA dentro del procedimiento que desarrolle, establecerá la distribución</p>	<p>De la evaluación efectuada se determina que los requisitos para respuestas a una emergencia han sido incluidos en cada una de las regulaciones de los explotadores aéreos (operadores bajo el LAR 91, 135 y 121), siendo redundante establecer los mismos requisitos a una OMA, la cual si bien es cierto da el soporte de mantenimiento a estos operadores, pero es responsabilidad final de los mismos la coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia. Importante recalcar lo que establece el Doc. 9859 en relación a este tema: “El proveedor de servicios asegurará que su plan de respuesta ante emergencias esta adecuadamente coordinado con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que debe interactuar durante su prestación de servicios”.</p> <p>La OMA debe establecer cuáles son las condiciones que considera deben ser</p>

LAR	Anexo o Doc. OACI	PROPUESTA DE CAMBIO En esta Columna se indica como quedaría la propuesta final	RESULTADOS DEL ANÁLISIS (Este recuadro se llena si no existe un sustento en el Anexo, es diferente al Anexo, o si hay una propuesta de cambio al LAR)
<p>departamentos y personal clave de seguridad;</p> <p>(b) la asignación de las responsabilidades por área de investigación; El personal clave de seguridad en caso de una emergencia debe tener fácil acceso al Plan de Respuesta a Emergencias, en todo momento;</p> <p>(c) la coordinación de esfuerzos con otros organismos para determinar las causas del accidente; La OMA dentro del procedimiento que desarrolle, establecerá la distribución del Plan de Respuesta a una Emergencia y comunicará el contenido del mismo a todo el personal de su organización; y</p> <p>(d) la transición ordenada y eficiente de las actividades normales a las de investigación; El Plan de Respuesta a una Emergencia estará sujeto periódicamente a pruebas para la adecuación y los resultados de revisiones para mejorar su eficacia.</p>		<p>del Plan de Respuesta a una Emergencia y comunicará el contenido del mismo a todo el personal de su organización; y</p> <p>(4) El Plan de Respuesta a una Emergencia estará sujeto periódicamente a pruebas para la adecuación y los resultados de revisiones para mejorar su eficacia.</p> <p>(b) La OMA se asegurará que su plan de respuesta ante emergencias esta adecuadamente coordinado con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones a las que presta servicios.</p>	<p>consideradas como una emergencia, las cuales las debe de establecer dentro de MCM o procedimientos, así como las acciones que tomara para enfrentar el mismo.</p> <p>Es importante que durante la revisión de la CA donde se establezca el MAC y MEI se den mayores detalles sobre este tema, tanto para la OMA como para los operadores bajo la LAR 91, 135 y 121. En esta parte puede incluirse dentro del MAC que estos operadores aéreos pueden incluir a la OMA como parte de su “Plan de Respuesta a una Emergencia”</p>