

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PROYECTO REGIONAL RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**CUARTA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE OPERACIONES
(Lima, Perú, 29 de septiembre al 03 de octubre de 2008)**

Asunto 6: **Otros asuntos**

**b) Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa
(IDISR)**

(Nota presentada por el Comité Técnico)

Resumen

Esta nota de estudio presenta al Panel de Expertos de Operaciones, información concerniente a la implantación del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) y la relación del SRVSOP y del Programa nombrado con el Plan Global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y con la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

1. Antecedentes

1.1 La Asamblea General de la OACI en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en los meses de septiembre y octubre de 2004, aprobó **la Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional** (Para mayores detalles de esta resolución, véase Apéndice A).

1.2 En otro orden de cosas, en el año 1997, la OACI introdujo la primera versión del Plan Global de seguridad operacional de la aviación (GASP) que fue actualizado periódicamente hasta el año 2005.

1.3 En marzo de 2006, la OACI celebró la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06), en la que se acogió la elaboración de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

1.4 En cada una de las reuniones mencionadas en los Párrafos 1.1 y 1.3, se adoptaron conclusiones que de una u otra forma piden a los Estados implementar sistemas de intercambio de información de seguridad operacional como el Programa IDISR.

1.5 Dentro de este contexto y con la finalidad de elaborar un enfoque común para la seguridad operacional de la aviación, el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) en estrecha colaboración con la OACI elaboró la GASR mencionada. (Véase

Apéndice B con preguntas y respuestas sobre el GASP y la GASR).

1.6 Sobre la base de la Resolución **A35-7**, en la Décima Segunda Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) (JG/12), realizada el 9 de Agosto de 2005 en la ciudad de Fortaleza, Brasil, se promovió la **Conclusión JG12/09 - Propuesta para la implantación de un Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)**, en la que se encomendó al Comité Técnico el desarrollo de una propuesta para que sea considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.

1.7 La Junta General del SRVSOP en su Décimo Quinta Reunión (JG/15) realizada en la ciudad de Panamá, (Panamá), emitió la **Conclusión JG15/11**, mediante la cual se aprobó la implementación del Programa IDISR, como parte del cronograma de actividades para el año 2007.

2. Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del SRVSOP

2.1 A fin de cumplir con la **Conclusión JG15/11**, el Comité Técnico desarrolló el Manual sobre el Programa IDISR en el año 2007.

2.2 En el manual señalado se define al Programa IDISR como un sistema de reportes basado en un servidor Web que es utilizado para almacenar y compartir información relativa a las inspecciones de rampa realizadas a explotadores extranjeros entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP.

2.3 Los objetivos del Programa IDISR son:

- crear una base de datos, a partir de las inspecciones de seguridad en rampa realizadas a explotadores extranjeros, que sirva para identificar y analizar los problemas relacionados con la seguridad operacional, a fin de planificar estrategias regionales unificadas de manera de solucionar las posibles deficiencias encontradas; y
- apoyar a los Estados miembros del SRVSOP en el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia.

2.4 El Manual del Programa IDISR establece los siguientes temas principales:

- Sección 1: Las definiciones y abreviaturas a ser utilizadas en el manual y programa;
- Sección 2: Las responsabilidades del Comité Técnico, de los Estados miembros del Sistema y del coordinador nacional, así como, los requisitos del coordinador nacional y de los inspectores que estarán a cargo de las inspecciones de rampa a explotadores extranjeros.
- Sección 3: Las prácticas y procedimientos generales de una inspección;
- Sección 4: las prácticas y procedimientos de las inspecciones de rampa;
- Sección 5: El programa de instrucción; y

- Sección 6: al momento reservada. En esta sección se describirán los procedimientos de utilización de la base de datos.

2.5 Las prácticas y procedimientos de las inspecciones de rampa han sido adoptados del Doc 8335 de la OACI – Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, que actualmente está siendo modernizado por esta Organización.

3. **Implantación del Programa IDISR**

3.1 Una vez que el Manual sobre el Programa IDISR fue revisado y aceptado por los expertos de los Estados del SRVSOP, el Sistema ha planificado las siguientes actividades para la implantación del Programa mencionado:

- Primer curso sobre el Programa IDISR, a cargo del Comité Técnico. Actividad cumplida en la semana comprendida del 12 al 16 de noviembre del 2007;
- definición de los requerimientos de la base de datos del programa IDISR, a cargo del Comité Técnico. Actividad cumplida;
- selección de diseñador del Programa IDISR, a cargo de OACI. Actividad cumplida;
- adjudicación del proyecto al proveedor seleccionado, a cargo de OACI. Actividad cumplida;
- inicio del desarrollo de la base de datos, a cargo del proveedor adjudicado. Actividad en desarrollo;
- compra del hardware, a cargo de OACI. Esta actividad se encuentran en desarrollo;
- Segundo curso sobre el Programa IDISR, a ser realizado en la semana comprendida del 27 al 31 de octubre del 2008, una vez que la base de datos esté disponible; e
- Implantación del Programa, a partir de enero 2009.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información presentada en esta nota de estudio y apéndices.
- b) Apoyar al Sistema en la implantación del Programa IDISR en sus respectivos Estados a partir de enero de 2009.

RPEO/4-NE/13
01/09/08

- 4 -

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto A

Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

- *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
- *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
- *Encarga* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;
- *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
- *Encarga* al Consejo que elabore un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, cuando un Estado tenga deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional;
- *Encarga* al Consejo que fomente el concepto de organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;
- *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la IATA y EUROCONTROL;
- *Insta* a los Estados contratantes a seguir desarrollando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus respectivas responsabilidades;
- *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer sus respectivas capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;
- *Alienta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a participar en el fortalecimiento y fomento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar un apoyo tangible a las mismas;
- *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI para resolver las deficiencias identificadas por la USOAP;
- *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante la USOAP a que aprovechen la oportunidad de financiación que brinda el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);

- *Pide* al Consejo que implante una estrategia unificada basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomente, cuando resulte apropiado, el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesadas para analizar las causas, y determinar y aplicar soluciones sostenibles a fin de ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relativas a la seguridad operacional;
- *Encarga* al Consejo que adopte un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las oficinas regionales de la OACI para apoyar a las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional e implantar un sistema eficaz para vigilar la aplicación de la estrategia unificada; y
- *Pide* al Secretario General que investigue los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM.

Adjunto B

Preguntas y Respuestas sobre:

1. **Plan Global OACI para la seguridad operacional (GASP)**
2. **Hoja de Ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).**
3. **Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA)**

¿Qué es y cómo nació el GASP?

La OACI introdujo la primera versión del Plan global OACI de seguridad operacional de la aviación (GASP) en 1997, este plan se utilizó para orientar y asignar prioridades y se actualizó periódicamente hasta 2005 cuando se determinó la necesidad de contar con un plan más amplio y dinámico que sirviera de marco de referencia común para todas las partes interesadas y que coordine y oriente las políticas e iniciativas mundiales sobre seguridad operacional a fin de reducir el riesgo de accidentes en la aviación comercial.

Los representantes de la industria, por intermedio del Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), trabajaron con la OACI para desarrollar este enfoque común para la seguridad operacional de la aviación.

La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), elaborada por el ISSG, sentó las bases para la elaboración del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación.

La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06), (Montreal, 2006) acogió la elaboración de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y se recomendó a la OACI que elaborara un enfoque integrado en relación con las iniciativas de seguridad operacional, basado en la hoja de ruta, que serviría de marco global para la coordinación de las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional.

El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación se ajusta a un enfoque y a unas filosofías similares a los del *Plan global de navegación aérea* (Doc 9750).

¿Cuál es el objetivo de seguridad operacional de la OACI para 2008-2011?

1. Reducir el número de accidentes mortales y la tasa mundial de mortalidad por causa de los mismos, independientemente del volumen de tráfico aéreo.
2. Lograr una disminución significativa de los índices de accidentes, particularmente en las regiones donde siguen siendo elevados.
3. Ninguna región de la OACI tendrá un índice de accidentes* superior al doble del índice mundial para finales de 2011.

- *Basado en un promedio móvil de cinco años*

¿Qué es la Hoja de Ruta?

La GASR constituye un marco de referencia común para todos los interesados, incluidos los Estados, los organismos de reglamentación, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, los fabricantes de aeronaves, las organizaciones internacionales y las organizaciones de seguridad operacional. En ella se definen las 12 áreas de interés que figuran a continuación y se proporciona orientación sobre la forma de abordarlas.

Estados

1. Aplicación consecuente de las normas internacionales.
2. Vigilancia consecuente de la reglamentación
3. Notificación eficaz de errores e incidentes
4. Investigación eficaz de incidentes y accidentes

Regiones

5. Coordinación consecuente de los programas regionales

Industria

6. Notificación y análisis eficaces de errores e incidentes
7. Uso consecuente de los sistemas de gestión de la seguridad operacional
8. Cumplimiento consecuente de los requisitos de reglamentación
9. Adopción consecuente de las mejores prácticas de la industria
10. Armonización de las estrategias de seguridad operacional de la industria a escala mundial
11. Número suficiente de personal cualificado
12. Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional

La Parte 2 de la GASR contiene orientación detallada sobre la aplicación de las 12 áreas de interés, proporcionando un conjunto de objetivos para cada una de ellas, respaldados cada uno por un conjunto de mejores prácticas, un sistema de medición y un modelo de madurez. La GASR también incluye un proceso de pasos a seguir en la elaboración de planes de mejoramiento de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.

La GASR se basa en principios de alto nivel que todas las partes interesadas de la aviación reconocen como vitales para el aumento de los niveles de seguridad operacional en la aviación comercial mundial.

¿Qué relación existe entre el GASR y el GASP?

La GASR constituye la base sobre la que se ha elaborado el GASP y forma parte integral del mismo.

Desde el punto de vista práctico, el GASP puede considerarse como la estrategia de la OACI para que los Estados, las regiones y la industria aborden las áreas de interés definidas en la GASR. Mediante el GASP se establece también un mecanismo de coordinación para asegurar que la GASR y el GASP se mantengan actualizados en forma coordinada.

¿Qué es el RASG-PA?

En el marco del proceso del GASP se realizó el primer Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional (Bogotá, Colombia 19-23 mayo 2008).

Este Taller contó con la participación de 19 Estados de las regiones CAR, NAM y SAM, 22 explotadores aéreos comerciales, 4 Organismos Internacionales (ALTA, COCESNA, IATA, IFALPA), 2 fabricantes de aeronaves y 4 operadores aeroportuarios, haciendo un total de más de 120 participantes. El Taller utilizó la metodología de planificación del GASP y de la GASR para analizar tres de sus doce iniciativas (GSIs) para mejorar la seguridad operacional en la región.

En el marco de la Quinta iniciativa correspondiente a la “Coordinación consecuente de los programas regionales” (GSI # 5) se convino en la necesidad de contar con un ente regional para coordinar la implementación de la GASR y por tanto se creó de forma provisional el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA).

¿Qué sucede con los Grupos Regionales de Seguridad Operacional como el SRVSOP con la creación del RASG-PA?

Los Estados miembros al ser miembros del SRVSOP podrán atender de mejor forma los distintos caminos de la GASR. Dentro de los miembros del Comité Ejecutivo del RASG-PA también se incorpora la representación de los grupos de seguridad regionales como el SRVSOP.
