



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Undecima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/11)

(Santiago, Chile, 6 – 8 de mayo de 2009)

Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

d) Análisis de las actividades que están siendo desarrolladas por el Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los antecedentes de la creación del Grupo Regional de Seguridad Operacional – Panamericano y los progresos realizados desde su concepción inicial en mayo de 2008, con el propósito de instar a los Directores de la Región SAM a participar activamente en la implementación del Plan Global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de Ruta.

Referencias:

- Resolución A 36-7 de la Asamblea de la Trigésimo Sexta Asamblea Ordinaria de la OACI;
- Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Montreal, 2006); y
- Plan Global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

Objetivos estratégico A: Seguridad operacional — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil Mundial*

1. Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.
4. Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.
5. Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional
6. Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.
8. Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.

1. Introducción

1.1 El Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASGPA) se estableció en 2008 para el cumplimiento de:

- a) Los Objetivos Estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como fue aprobado por la 36ava. Sesión de la Asamblea de la OACI celebrada en 2007.
- b) La Resolución A36-7 - Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia.
- c) El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), Iniciativa mundial de seguridad operacional (GSI) 5 – *Coordinación Consecuente de los programas Regionales*.
- d) La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), Área de Focalización 5 – *Falta de uniformidad en la coordinación de los programas regionales*, preparada para la OACI por el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) en 2006, y apoyada por la recomendación de la Reunión DGAC/6 (Montreal, 20006) aprobada por el Consejo de la OACI en 2006.

1.2 El mayo de 2008 se realizó en Bogotá, Colombia el primer taller para las regiones CAR/SAM sobre la implementación de la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional. Este Taller fue organizado por la OACI y el ISSG, con el apoyo de la UAEAC de Colombia en Bogotá, a su vez apoyado por el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP), realizaron. Se contó con la participación de más de 120 participantes, compuesto por 19 Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM, 4 Organizaciones Internacionales (ALTA, COCESNA, IATA e IFALPA), 22 líneas aéreas, 4 operadores de aeropuertos, 2 fabricantes de aeronaves.

Nota: La realización de este Taller requirió de un trabajo coordinado entre los miembros del ISSG y la OACI, uno de los elementos claves para el éxito de este trabajo fue la utilización de tele conferencias, que permitió la realización de reuniones mensuales de coordinación de una forma costo/eficiente..

1.3 En este taller se utilizó la metodología de la Hoja de Ruta para analizar tres de los doce caminos, también denominadas iniciativas globales de seguridad o áreas de focalización y que se abrevia como “GSI”. Producto de este análisis se desarrollaron acciones recomendadas para el GSI 3 - *Impedimentos para Notificar Errores e Incidentes*; GSI 12 – *Brechas en el Uso de la Tecnología para Mejorar la Seguridad Operacional*; y el GSI 5 - *Falta de Uniformidad en la Coordinación de los Programas Regionales*.

1.4 La sesión final del taller se llevó a cabo en sesión plenaria y discutió las acciones recomendadas que resultaron del análisis del Área de Focalización 5 para la creación del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA). Se revisaron los Términos de Referencia (ToRs) provisionales junto con metas de corto y largo plazo, la estructura organizacional y la membresía. El establecimiento del RASG-PA recibió todo el apoyo de los participantes que asistieron al taller.

1.5 En agosto de 2009, se reunió en la Oficina Regional de la OACI en México un grupo de planificación para dar seguimiento a las recomendaciones del taller y organizar para noviembre de 2008 en Costa Rica, la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano. Este reunión revisó los ToRs del RASGPA; el establecimiento del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA; la estructura del RASG-PA, sus subgrupos, programa de trabajo, y programa de reuniones; el seguimiento a las Acciones Recomendadas del Taller GASR; y la preparación de la Primera Reunión del RASG-PA, incluyendo la agenda provisional y lo resultados esperados. Asistieron a la Reunión participantes de Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, ACI/LAC, BOEING, IATA, IFALPA y la OACI.

Metodología de trabajo del RASG-PA por medio de proyectos

1.6 Desde su inicio, RASG-PA concordó en utilizar un enfoque orientado a resultados, y se convino que la mejor forma de lograr este objetivo era mediante la implementación de planes de acción en forma de proyectos, con resultados concretos y con un presupuesto definido.

1.7 En este sentido La OACI presentó a la reunión los siguientes borradores de proyectos relacionados con el GASP GSI/2-*Vigilancia Consecuente de la Reglamentación*; GSI/3 – *Notificación Eficiente de Errores e Incidentes*; y GSI/12 – *Uso Eficaz de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional*, en respuesta a las acciones recomendadas por el Taller GASR:

- a) Proyecto GSI 3-a: Flujo Efectivo de Información sobre Peligros
- b) Proyecto GSI 12-a: Eliminación de Brechas en el Uso de la Tecnología para Acrecentar la Seguridad Operacional.
- c) Proyecto GSIs 2 y 12 a: Programa Piloto de Vigilancia a Operadores Aéreos Utilizando Avances Tecnológicos.

1.8 La Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano se celebró en Puntarenas, Costa Rica, del 11 al 14 de noviembre de 2008, auspiciada por la Dirección de Aviación Civil de Costa Rica. Participaron en la Reunión 56 delegados de 14 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 8 Organizaciones Internacionales (ACI/LAC, ALTA, CASSOS, ACSA, EASA, IATA, IFALPA, IFATCA), 4 líneas aéreas, 2 operadores de aeropuertos y 2 fabricantes de aeronaves.

Estructura del RASG-PA

1.9 RASG-PA/01 revisó y aprobó los ToRs RASG-PA como se presentan en el **Apéndice A** a esta nota. Posteriormente la Reunión revisó y estuvo de acuerdo con la estructura organizacional del RASG-PA, la cual define la membresía del RASG-PA, la composición del Comité Directivo ejecutivo, y el criterio de elección del Presidente y los cuatro Vicepresidentes que representan las subregiones, como se presenta en el **Apéndice B** a esta nota.

1.10 Como Presidente se eligió al Sr. Oscar Derby (Jamaica) como Presidente del RASG-PA, al Sr. Carlos Pellegrino (Brasil) como Primer Vicepresidente, al Sr. Ricardo Arias Borbón (Costa Rica) como Segundo Vicepresidente, al Sr. Lorenzo Sepúlveda (Chile) como Tercer Vicepresidente, y al Sr. Glenn Michael (Estados Unidos) como Cuarto Vicepresidente.

1.11 Las Conclusiones y Decisiones que resultaron de la reunión RASG-PA/01 se presentan en el **Apéndice C** a esta nota.

Uso consecuente del SMS (GSI 7)

1.12 Durante RASG-PA/01, se procedió al análisis del GSI/7 sobre “*Uso consecuente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional*” siguiendo el proceso del GASP/GASR. El resultado del taller arrojó un nivel de madurez 1 “*En desarrollo*” para el GSI/7. Tomando en consideración el nivel de implantación del SMS, la fecha inminente de aplicación de los SARPs relacionados, y la importancia de dar alta prioridad al SMS se consideró necesario el desarrollo de proyectos para implantar las recomendaciones.

1.13 Es importante destacar que dentro de las acciones recomendadas por RASG-PA se solicita a que los mecanismos regionales de vigilancia de la seguridad operacional de la región, tal como el SRVSOP, ACSA para Centroamérica y CASSOS para el Caribe, a que utilicen el marco normativo de la OACI para desarrollar reglamentación modelo y material de orientación, para apoyar a los Estados panamericanos en la implementación del SSP y a los proveedores de servicio en la implementación del SMS.

1.14 Sobre este tema, el Sistema Regional ya ha desarrollado reglamentación modelo para la implementación del SMS en los operadores aéreos comerciales que ha sido incorporada en la versión reciente aprobada por la Junta General de los reglamentos LAR 121 y LAR 135 y para el caso de Organismos de Mantenimiento el LAR 145 Versión 3.

1.15 De igual forma el proyecto piloto de implementación de SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs) recibió el respaldo del RASG-PA¹. La última Reunión del Comité Ejecutivo del RASG-PA (Lima 24 y 25 de marzo 2009) solicitó al Sistema Regional a presentar los avances de este plan en la próxima Reunión del RASG-PA (Colombia, Noviembre 2009).

Enfoque de trabajo basado en el análisis de riesgos para priorización de las iniciativas de trabajo

1.16 La implementación del GASP requiere de un esfuerzo coordinado entre los distintos sectores de la industria para alcanzar consenso sobre los principales riesgos a la seguridad operacional, de forma que tanto la industria como los Estados canalicen sus recursos para la implementación de estrategias coordinadas para mitigar esos riesgos y de acuerdo con las mejores prácticas de la Hoja de Ruta.

1.17 Con este propósito, el Comité Ejecutivo de RASG-PA está analizando las distintas fuentes de información sobre estadísticas de seguridad operacional disponibles, que serán analizadas por RASG-PA/02 (Colombia, Noviembre de 2009). Se espera que la Reunión llegue a un consenso sobre los principales riesgos a la seguridad operacional de la región y se definan las estrategias de mitigación a implementarse tanto por la industria como por los Estados.

2. Discusión

2.1 La resolución A 36-7 define la política de la OACI en cuanto a la planificación para la implementación de sus objetivos estratégicos de Eficiencia y Seguridad Operacional. De esta forma el Plan Global de Navegación Aérea define la estrategia de implementación en el área de la eficiencia y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) la estrategia en el área de seguridad operacional.

¹ Ref. Decisión RASG-PA/01/2

2.2 En el ámbito regional, GREPECAS es el ente encargado de desarrollar y promover la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea de acuerdo con el GANP. De igual forma RASG-PA es el ente encargado de desarrollar y promover la implementación del GASP en la región.

2.3 La planificación del RASG-PA está enfocada a eliminar la duplicación de esfuerzos y para hacer un mejor uso de los recursos humanos y financieros.

2.4 El proceso de implementación del GASP en los Estados requerirá garantizar la participación activa en las reuniones del RASG-PA y la continuidad del personal designado.

3. Conclusiones

3.1 El establecimiento del RASG-PA para la cooperación y armonización regional para la implementación de iniciativas y mejoras de la seguridad operacional está cumpliendo con los objetivos de la GSI/5 del GASP y la estrategia del Área de Focalización 5 de la GASR para asegurar la coordinación consistente de los programas regionales de seguridad operacional de la aviación. Los logros y resultados del RASG-PA a la fecha, han incluido talleres sobre las GSI/3, GSI/5, GSI/7 y GSI/12, Proyectos sobre las GSI/2, GSI/3 y GSI/12, y el inicio del intercambio, análisis y consolidación de información de seguridad operacional.

3.2 Sin embargo, el éxito del RASG-PA depende del compromiso, participación y contribuciones de sus miembros tanto de Estados e industria por igual, con apoyo financiero y en especie.

3.3 Los resultados a la fecha se han logrado sin financiamiento y basados solamente en el apoyo en especie por parte de los miembros del RASG-PA tales como el auspicio de eventos, provisión de expertos, contribuciones a los proyectos, e intercambio de información y herramientas sujetas a derecho de propiedad sobre seguridad operacional. Los donadores de apoyo en especie incluyen a Colombia, Costa Rica, Estados Unidos (CAST), Jamaica, ACI/LAC, BOEING, COCESNA (ACSA), IATA, IFALPA y Shell Aviation. Se requiere que el apoyo en especie continúe y crezca, y es necesario asegurar financiamiento para que el RASG-PA continúe cumpliendo sus objetivos.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información contenida en esta nota de estudio.
- b) Manifiestar su compromiso con la Implementación del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) asegurando la continuidad en la participación del personal designado por las Administraciones para participar en los distintos eventos del RASG-PA, preferiblemente personal del nivel de una dirección de seguridad operacional.
- c) Tomar las acciones que sean necesarias para garantizar la participación activa de la industria en los eventos del RASG-PA.

APÉNDICE A

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

Antecedentes

Cita textual de la Resolución de la Asamblea A36-7 sobre Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la eficiencia

Resolvió que los citados planes [*Plan global para la seguridad operacional de la aviación y Plan mundial de navegación aérea*] sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Reconoció la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz;

Reconoció que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

Instó a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronave.

Términos de Referencia

El RASG-PA se establece como el punto focal para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional dirigidos a reducir los riesgos de la aviación en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica, el Caribe (NACC), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes.

Esto se logrará mediante la participación de todos los interesados incluyendo la OACI, los Estados, las Organizaciones Internacionales y la industria.

Corto plazo

Desarrollar e implantar un programa de trabajo para continuar con la implantación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR) en la región, a fin de asegurar la implantación de los planes de acción resultantes.

Largo plazo

- 1) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basada en la performance para la región panamericana, a través de:
 - a) El aseguramiento que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional son coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - b) La facilitación el intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - c) El análisis de los riesgos a la aviación civil a nivel regional, el desarrollo de planes de acción necesarios para mitigar los riesgos y la coordinación y apoyo en su implantación, en áreas de la región donde no exista tal sistema de seguridad operacional basado en la performance; y
 - d) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- 2) Proporcionar retroalimentación a la OACI y al ISSG para mejorar y asegurar en forma continua un marco mundial actualizado sobre la seguridad operacional (Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación y la Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación).

APÉNDICE B

GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN - PANAMERICANO (RASG-PA)

Estructura Organizacional

Membresía del RASG-PA

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

- Con el propósito de elegir al Presidente y Vicepresidentes, la Región CAR será dividida en subregiones como Estados de habla inglesa y Estados de habla hispana. Por lo tanto, para la elección del Presidente y Vicepresidentes, las regiones/subregiones son como sigue:
 - (a) NAM (1);
 - (b) Estados CAR de habla inglesa (CAR-E) (1);
 - (c) Estados CAR- de habla hispana (CAR-S) (1);
 - (d) SAM (2).

En total, serán cinco representantes regional/sub-regional, incluyendo al Presidente.

Presidente (Estado NAM/CAR-E/CAR-S/SAM)

- Posteriormente a la elección del Presidente, los Vicepresidentes serán elegidos de las regiones/subregión(es) restantes.

Vicepresidentes (4)

Directores de OACI NACC/SAM (1 como Secretario)

Sede de la OACI

Estados/Territorios NAM/CAR/SAM

Organizaciones Internacionales

Grupos de Seguridad Operacional de las Regiones NAM/CAR/SAM

Fabricantes

- Los Estados Contratantes de la OACI de fuera de la región, otras organizaciones representativas, o cualquier entidad directamente involucrada en la seguridad operacional de la aviación podrán ser invitados a unirse como miembros u observadores del grupo, como lo decida el RASG-PA.

Comité Ejecutivo

Se establecerá un Comité Ejecutivo conformado por representantes de los Estados, Organizaciones Internacionales y la industria, con el fin de guiar el trabajo del RASG-PA y asegurar que las iniciativas de seguridad operacional sean cumplidas de manera oportuna y eficiente. Para tal fin, el Comité Ejecutivo:

- a) proponga el programa de trabajo del RASG-PA;
- b) coordine las actividades del RASG-PA y todas las iniciativas del GASP/GASR relacionadas con la seguridad operacional;

- c) ajuste, según sea necesario, la estrategia y actúe como un órgano consultor de los miembros del RASG-PA;
- d) realice un análisis del entorno de la seguridad operacional para el RASG-PA; y
- e) emprenderá cualquier acción requerida para asegurar que el RASG-PA logre el objetivo de reducir riesgos a la aviación en las Regiones NACC y SAM.

Membresía del Comité Ejecutivo del RASG-PA

Presidente del RASG-PA

Vicepresidentes del RASG-PA (4)

Directores de las Oficina NACC/SAM de la OACI

Representante de la Sede de la OACI

Representante del ISSG

Representante de ACI

Representante(s) de IATA/ALTA

Representante de IFALPA

Representante de IFATCA

APÉNDICE C

Conclusiones y Decisiones de la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA/01) (Puntarenas, Costa Rica, 10-14 de noviembre de 2008)

CONCLUSIÓN RASG-PA/01/1 **RECOMENDACIONES DEL RASG-PA/01 SOBRE LA IMPLANTACIÓN CONSECUENTE DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (GSI/7)**

Que:

- a) el RASG-PA/01 envíe las recomendaciones que se presentan en **Apéndice** al Informe de la Cuestión 2 del Orden del Día, en relación a la implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para la consideración y priorización del Comité Ejecutivo del RASG-PA; y
- b) que el Comité Ejecutivo del RASG-PA conceda alta prioridad a las recomendaciones, tomando en cuenta el bajo nivel de madurez en la implantación del SMS en la región, la fecha inminente de aplicación de los SMS SARPS; y la importancia del SMS.

DECISIÓN RASG-PA/01/2 **APOYO AL PROYECTO PILOTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN OMAS DEL SRVSOP**

Tomando en consideración las mejores prácticas de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación a Nivel Mundial, el RASG-PA apoya el proyecto piloto de implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves del Sistema Regional de Vigilancia para la Seguridad Operacional.

CONCLUSION RASG-PA/01/3 **OPCIONES PARA FINANCIAR PROYECTOS DEL RASG-PA**

Que el Comité Ejecutivo del RASG-PA, busque alternativas de financiamiento/ otros apoyos para proyectos del RASG-PA, incluyendo, pero no limitado a la ISSG y otros socios de la industria, IFFAS, proveedores de seguros de aviación, GEASSA/Transport Canada, U.S. Trade Development Association, y otras instituciones y organizaciones que tengan un gran interés en la seguridad operacional de la aviación; y que los resultados sean reportados a la próxima reunión del RASG-PA en el 2009.

**CONCLUSION RASG-PA/01/4 ENFOQUE REGIONAL HACIA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN**

Que:

- a) el Comité Ejecutivo del RASG-PA adopte los formularios marco de la performance (PFF) en el **Apéndice** a esta parta del Informe y establezca plazos en un corto, mediano y largo plazo para completar los objetivos del GASP/GASR, en consulta con los miembros del RASG-PA;
- b) el RASG-PA utilice los formularios marco de la performance como una herramienta de gestión para el uso de los Estados, organizaciones sub-regionales y la región para observar el progreso de la implementación del GASP/GASR.

**CONCLUSIÓN RASG-PA/01/5 INICIATIVA DE AUMENTO DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL DE ALTA**

Para evitar la duplicación de esfuerzos que el Comité Ejecutivo del RASGPA analice el alcance y objetivos de la iniciativa para aumentar la seguridad operacional (SEI) de ALTA y recomiende las acciones que sean necesarias.