

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL

Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Lima, Perú, del 24 al 26 de febrero de 2010)

Asunto 5: propuesta del programa de trabajo 2010 para su presentación a la Junta General

f) Participación del SRVSOP en las actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)

(Nota presentada por Secretaria)

Resumen

Esta nota de estudio presenta a la Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/7), los antecedentes de la creación del RASG-PA y una orientación sobre la participación del SRVSOP en las actividades de este grupo.

1. Antecedentes

1.1 El RASG-PA se estableció en noviembre de 2008, como 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 (NAM/CAR), y Sudamérica (SAM) y promover, por parte de todos los interesados, la implantación de las iniciativas de seguridad operacional resultantes. Las principales iniciativas de este grupo son:

A corto plazo

Desarrollar y establecer 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.

A largo plazo

- a) Utilizando el marco proporcionado por el GASP y el GASR, apoyar el establecimiento y operación de un sistema para la seguridad operacional basado en la performance para la región panamericana, a través de:

- 1) El aseguramiento de que todas las actividades regionales y subregionales sobre seguridad operacional sean coordinados apropiadamente para evitar duplicidad de esfuerzos;
 - 2) La facilitación del intercambio de información y experiencia sobre seguridad operacional entre todos los interesados en la región;
 - 3) 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
 - 4) Efectuar actividades de seguimiento, según se requiera.
- b) Proporcionar retroalimentación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (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).

2. Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y Hoja de Ruta para la Seguridad de la Aviación (GASR)

2.1 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 Hoja de ruta. Mediante el GASP se establece también un mecanismo de coordinación para asegurar que la Hoja de ruta y el plan se mantengan actualizados en forma coordinada.

2.2 Por su parte, la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial constituye la base sobre la que se ha elaborado el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación y forma parte integral del mismo.

2.3 La hoja de ruta del GASP promueve un enfoque dinámico con respecto a seguridad operacional y proporciona un medio para asegurar que las iniciativas de seguridad operacional en todo el mundo lleven al mejoramiento de dicha seguridad mediante la coordinación de esfuerzos, reduciendo de esta manera las incongruencias y la duplicación. En esta Hoja de ruta se definen 12 áreas de interés que figuran a continuación:

- a) **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

b) **Regiones**

- 5) Coordinación consecuente de los programas regionales

c) **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

2.4 La Parte 2 de la hoja de ruta 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 Hoja de ruta también incluye un proceso de pasos a seguir en la elaboración de planes de mejoramiento de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.

3. **Análisis**

3.1 A continuación se presenta un resumen sobre las actividades del RASG-PA desde su creación:

GSI 3: Notificación eficiente de errores e incidentes:

3.2 Los esfuerzos del RASG-PA se encaminaron a desarrollar un modelo de enmienda de la legislación aeronáutica para proteger las fuentes de información sobre errores en incidentes, como un elemento necesario para el efectivo funcionamiento de los Sistemas SMS y SSP. Los Estados deberán preparar un plan de implementación e informar periódicamente a la OACI sobre sus avances en esta materia. Se tiene previsto un Seminario sobre el tema para fines de este año.

GSI 7: Uso consecuente del SMS

3.3 RASG-PA convino en la necesidad que se elaboren normas aeronáuticas para los proveedores de servicio que estén de acuerdo con el marco de trabajo del SMS recientemente aprobado en los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14. El plan piloto de implementación de SMS en OMA del SRVSOP ha recibido gran visibilidad por parte del RASG-PA como parte de los esfuerzos regionales para lograr un uso consecuente del SMS.

3.4 También como parte de esta iniciativa, con fondos del RASG-PA se tradujeron al inglés los LAR 21, 38 y 43 de aeronavegabilidad; 119, 121 y 135 de operaciones y 61, 63 y 65 de Licencias al personal, como una forma de apoyar a otros Estados en los esfuerzos de armonización e incorporación de los requerimientos del SMS para lograr un uso consecuente del mismo.

GSI 12: Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional

3.5 Bajo este GSI se ha desarrollado un Informe Anual sobre Seguridad Operacional del RASG-PA donde instituciones como OACI, IATA, Boeing, ALTA y CAST concuerdan sobre las principales categorías de accidentes aéreos en la región para luego definir estrategias de mitigación, tanto en capacitación como en incorporación de tecnología. Las principales categorías de accidentes en la región son: Excursiones de Pista, Pérdida de Control y CFIT. Del 20 al 22 de abril se realizará en Sao Paulo, Brasil una conferencia sobre entrenamiento orientado a mitigar estos accidentes.

3.6 De igual forma, ACSA, Airbus, TACA y la DGAC de Costa Rica están implementando un proyecto piloto para el intercambio de datos del programa FOQA entre el operador y la autoridad aeronáutica.

3.7 Dentro del marco de las iniciativas de la OACI para la implantación del GASP y la hoja de ruta a nivel mundial y considerando los conceptos vertidos en esta nota de estudio, se debe tomar nota que tanto el GASP como la Hoja de Ruta contienen lineamientos muy claros para fortalecer y trabajar con Organizaciones Regionales de Seguridad Operacional, tales como el SRVSOP, ACSA y CASSOS.

4. Participación del SRVSOP en las actividades del RASG-PA

- 4.1 Para que el RASG-PA pueda apoyar al GASP y a la hoja de ruta promulgadas por OACI:
- a) Los Estados del SRVSOP deberían adoptar una posición coordinada para asistir al RASG-PA en sus iniciativas; y
 - b) la posición coordinada de los Estados miembros del SRVSOP debería reflejarse en la normalización y cumplimiento de las actividades del Sistema Regional.

4. Acción sugerida

Se invita a la Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) Comentar sobre la participación del SRVSOP en las actividades del RASG-PA y definir una estrategia de trabajo para lograr una mayor participación y fortalecimiento tanto del RASG-PA como del SRVSOP.