

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

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

SÉPTIMA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD
(Lima, Perú, 14 al 17 de diciembre de 2010)

Asunto 1: LAR 145 Tercera Edición

c) Capítulo C, Sistema de gestión de la seguridad operacional

(Nota presentada por Fernando Bolton y Antonio Boda)

Resumen

Esta nota de estudio proporciona información relevante para establecer la necesidad de ampliar el significado que representa para una OMA el requisito 145.270 del LAR 145 relacionado con la coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia, hacia temas catastróficos como terremotos, incendios, etc.

Referencias

- 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
- Procedimiento del CMA de LAN Airline, Chile

1. Antecedentes

Generales

1.1 Dentro del programa actividades del año 2009 del SRVSOP se dictaron tres cursos sobre el LAR 145 en las ciudades de Lima y Alajuela. Al finalizar estos cursos se recibieron varias inquietudes de los participantes en el sentido de introducir mejoras en los requisitos de este LAR que deberán ser analizados por el Panel. Esta información la entrega el SRVSOP en la tarea desarrollar, sin embargo respecto a este requisito no hay mayores antecedentes, salvo una información entregada por Daniel Basualdo que se detalla en párrafo 1.2 siguiente.

1.2 Respecto a la Sección 145.270 “Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia”, durante el primer panel de expertos en que participó la Industria se discutió sobre el significado del

requisito 145. 270, relativo a la coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia, donde se pudo apreciar que tanto la industria como los expertos de aeronavegabilidad no tenían la misma apreciación del significado de este requisito, vertiéndose opiniones como, que la OMA debiera tener un plan de emergencia en caso de:

- Incendio
- Terremoto
- Inundación
- Explosión (incluyendo atentado terrorista)
- Etc.,

1.3 Procedimiento desarrollado por el CMA (OMA) LAN Airline relativa al Plan de coordinación ante una emergencia que tiene por objetivo “ Establecer y definir responsabilidades dentro de la Dirección de Ingeniería y Mantenimiento, de CMA de modo de responder de manera eficiente y coordinada ante situaciones de emergencias o accidentes de aeronaves y que aplica para todos los eventos, reales o destinados a entrenamiento, que se activan conforme al MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA MPEERP- 001, de aeronaves de Lan Airlines y del Holding Lan.

Reglamentarios

1.4 OACI Anexo 6 parte I
Coordinación del plan de respuesta ante emergencias
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.

1.5 Capítulo 8, Sección 8.7 del Doc. 9859 Manual SMS OACI; el cual establece lo siguiente:

8.7 Coordinación del plan de respuesta ante emergencias

a) 8.7.1 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 y clave de este proceso es la continuación en condiciones de seguridad de las operaciones o el retorno a operaciones normales tan pronto como sea posible.**

b) 8.7.2 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.

1.6 1.6 Regulaciones de algunos Estados

Perú

No se encontró información al respecto en la norma 145.

Argentina

Apéndice D SMS del Reglamnto 145

1.5 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia

El proveedor del servicio deberá desarrollar y mantener un plan de contingencia frente a una emergencia, que asegure una transición ordenada y eficiente de operaciones normales a operaciones de emergencia y viceversa.

Cuba

Requisito establecido en el Reglamento 145

8.1: Desarrollar y mantener, o coordinar, como sea apropiado, un plan de contingencia en el MOM que establezca por escrito qué se debería hacer después de un accidente de aviación y que asegure:

- a) La designación de la persona encargada de la investigación de accidentes por parte de la OMA;
- b) la asignación de las responsabilidades por área de investigación;
- c) la coordinación de esfuerzos con otros organismos para determinar las causas del accidente;
- d) la transición ordenada y eficiente de las actividades normales a las de investigación;
- e) la continuidad en forma segura de las actividades, o el regreso a las actividades normales, tan pronto como sea posible, una vez determinadas las posibles fallas en el proceso de mantenimiento y, se establezcan los factores de mitigación para reducir los riesgos futuros.

Uruguay

No se encontró información al respecto en la norma 145.

Venezuela

No Se encontró información al respecto en la norma 145.

Chile

154.207 Coordinación del Plan de Respuesta ante Emergencias

El CMA elaborará, coordinará y mantendrá actualizado un Plan de Respuesta ante Emergencias que garanticen una transición ordenada y eficiente de las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales.

Este plan contendrá como mínimo:

- (a) la transición ordenada y eficiente desde las operaciones normales a las actividades de emergencia;
- (b) la designación de la autoridad de la emergencia;
- (c) la asignación de las responsabilidades de la emergencia;
- (d) la coordinación de esfuerzos para hacer frente a la emergencia; y
- (e) el retorno desde las actividades de emergencia a las operaciones normales de la organización.

2. Análisis

2.1 De acuerdo a lo indicado en punto 1 se puede deducir los siguientes aspectos:

2.1.1 La información base que guía a los Estados para desarrollar lo relacionado a un Sistema de Seguridad Operacional, proveniente de OACI, indica claramente que tanto el operador como las OMA deben contar con un plan de respuesta ante emergencia donde se define claramente el objetivo de garantizar que a través de un plan de respuesta ante emergencias, se permita la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales, pero no entrega mayor información de cuáles son los contenidos más importantes que debe contener este Plan.

2.1.2 El Documento OACI 9859 Manual SMS OACI explica en forma global el contenido básico de este plan de emergencia, lo cual permitió al panel de expertos de Aeronavegabilidad establecer los contenidos mínimos que debe considerar dicho plan para las OMAS, sin embargo en su segundo párrafo que da una orientación más detallada de este plan solo hace referencia a los aeropuertos, proveedores de servicio de tránsito aéreo y líneas aéreas, no considerando a las OMAS.

2.1.3 Los Estados que ya han incorporado el SMS, en su regulación relativa a las OMAS, algunos dentro del 145 y otros como regulación independiente, se han basado principalmente en lo que establece la LAR 145, sin profundizar mayormente en el tema, lo cual conlleva a que la Industria no tenga la información suficiente para entender como orientar este plan.

2.1.4 Tampoco la información guía deja muy muy claro el rol de una OMA después de un accidente, en particular si esta no ha tenido relación alguna con el avión accidentado, o se podría entender que si la OMA está funcionando en un Aeropuerto debe tener un plan de contingencia para aportar o apoyar en la solución durante y hasta el término de dicha emergencia.

2.1.5 Lo que sí, se deduce de este requisito es que el plan de respuesta a la emergencia va orientado específicamente a emergencia de las aeronaves tal como lo indica el documento 9859 y no a catástrofes como incendios, terremotos, etc., que son aspectos que si deben ser considerados pero bajo el concepto de seguridad industrial, para lo cual cada Estado tiene sus propias leyes.

2.1.6 Sin embargo las OMAS pueden desarrollar un plan de respuesta a la emergencia, cuando 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, y las OMAS que hayan tenido algo que ver con la aeronave durante la vida de mantenimiento, por ejemplo disponer un resguardo especial de los documentos de trazabilidad hasta que la investigación haya terminado.

2.1.7 Finalmente ya hay OMAS como el caso de LAN Airlines que desarrollaron un procedimiento basados tanto en la regulación chilena como en la LAR 145 versión 3, cuyo enfoque es solamente en relación a la emergencia (incidente o accidente) de una aeronave, ya que todo otro fenómeno como: incendio, terremoto, etc lo administran bajo otro procedimiento que lo exige un organismo ajeno a la DGAC de Chile.

3. Conclusión

3.1 De acuerdo a los antecedentes evaluados se puede concluir, que el requisito debe mantenerse en los términos que fue redactado en su oportunidad por el Panel de Expertos y no incluir aspectos de seguridad industrial, considerando, según el criterio del grupo que redactó esta Nota de Estudio, los cambios que se proponen en **Apéndice A**. También se considera la necesidad de ampliar la CA 145.002 en este éste punto en particular (145.270 de I LAR 145), que no fue tenido en cuenta cuando se redactó esta CA de manera de clarificar a las OMA's el contenido del procedimiento que será incorporado en el MOM.

4. Acción sugerida

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

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente Nota de Estudio; y
- b) analizar la propuesta indicada en el **Apéndice A** a esta nota de estudio; aprobarla o denegarla.

APÉNDICE A

145.270 Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia

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:

- (a) la designación de la *persona* encargada de la investigación del accidente por parte de la OMA;
- (b) la asignación de las responsabilidades por área de investigación;
- (c) la coordinación de esfuerzos con otros organismos para determinar las causas del accidente;
- (d) la transición ordenada y eficiente de las actividades normales a las de investigación;
- (e) la continuidad en forma segura de las actividades, o el regreso a las actividades normales, tan pronto como sea posible una vez determinadas las posibles fallas en el proceso de mantenimiento y, se establezcan los factores de mitigación para reducir los riesgos futuros.