



**Cuestión 3  
del Orden del Día**

**Grupos de Trabajo del RASG-PA**

**3.1 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación-  
Panamérica (PA -RAST)**

**EVOLUCIÓN DEL DESARROLLO DEL SISTEMA DCERTA Y SU UTILIZACIÓN  
EN LA EVALUACIÓN DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE NORMAS  
DE OPERACIONES DE VUELO**

(Presentada por Brasil)

**RESUMEN**

La presente Nota de Estudio proporciona información actualizada sobre el desarrollo del sistema DCERTA y detalla algunas acciones posibles gracias a la disponibilidad de los datos del sistema. Algunos ejemplos de estas acciones se presentan, tales como publicaciones, la evaluación de la eficacia de las normas y la producción de indicadores de desempeño para respaldar los esfuerzos de ANAC para mejorar el cumplimiento de normas y el nivel de seguridad en la aviación general.

**Referencias:**

- RASG-PA/03 – WP/13
- RASG-PA/04 – WP/25
- Brasil, ANUÁRIO DO TRANSPORTE AÉREO, 2010
- ICAO, Doc. 9859 – Safety Management Manual (SMM), 2. ed, 2009

**Objetivo  
Estratégico**

*Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A – Seguridad operacional.*

**1. Introducción**

1.1 El sistema DCERTA fue desarrollado con el fin de proveer al DECEA, autoridad reguladora brasileña para el control del tráfico aéreo y ANSP, datos en línea relativos a las licencias y los certificados médicos de la tripulación técnica, certificados de aeronaves, temas controlados y regulados por la Agencia Nacional de Aviación Civil - ANAC.

1.2 El sistema opera en línea en 82 aeropuertos de Brasil y verifica aproximadamente 80% de los vuelos operados, restringiendo el despegue en los casos en que sean encontradas irregularidades. Para cada plan de vuelo que se presenta al ATC, el sistema ejecuta automáticamente 43 controles destinados a detectar irregularidades en los certificados y licencias de la tripulación y de la aeronave, como las fechas de caducidad, y se los envía los datos al DECEA.

1.3 Dos Notas de Estudio que describen el sistema y la introducción de algunas de sus aplicaciones se presentaron en RASG-PA/03 y RASG-PA/04. Esta nota detalla cómo los valiosos datos recogidos se publican, se emplean en la identificación de peligros, en la evaluación de la eficacia de las normas y como fuente de indicadores de rendimiento para respaldar los esfuerzos de la Agencia en mejorar el cumplimiento de normas, y lo más importante, el nivel de seguridad en la aviación general.

## 2. Desarrollos posteriores

2.1 Este procedimiento se propone no sólo a mejorar la transparencia del proceso, sino también permitir a los pilotos alertar la Agencia de los posibles errores o inconsistencias en los registros recibidos, o el uso indebido de sus datos personales en vuelos irregulares:

- La Receita Federal (aduana y autoridad de ingresos federales) emplea datos de DCERTA para identificar a las aeronaves extranjeras que operan ilegalmente en el espacio aéreo brasileño;
- DECEA (autoridad reguladora para el control del tráfico aéreo y ANSP), como se mencionó anteriormente, considera esta información en el proceso de análisis y aprobación de los planes de vuelo;
- Los operadores de aeronaves y los propietarios pueden obtener información valiosa para la gestión de flotas a partir de datos disponibles a través del sistema, y
- ANAC considera los repositorios del sistema como fuente inestimable para los estudios de seguridad, medidas coercitivas y mejora continua en los reglamentos, procesos internos y bases de datos.

2.2 Los siguientes gráficos ilustran la evolución de los indicadores de ANAC descritos anteriormente, y además los objetivos establecidos para los ciclos de evaluación, a partir de septiembre de 2010:

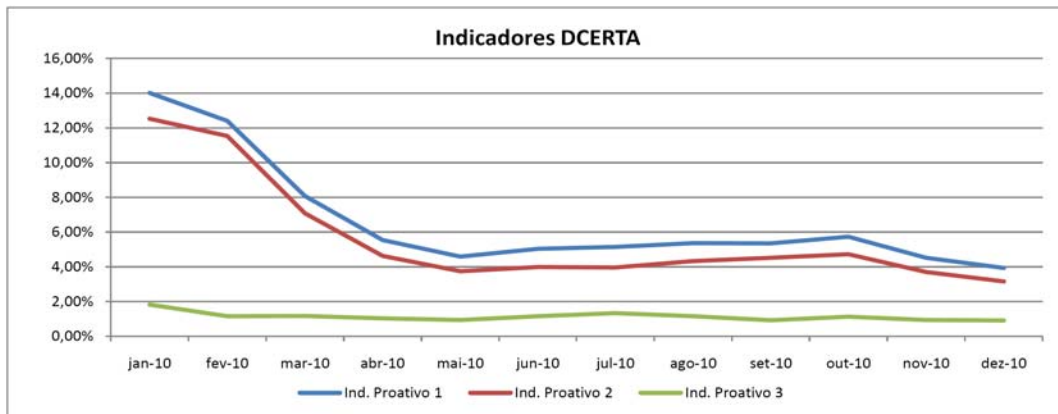


Figura 1 – indicadores DCERTA para 2010, aún sin meta de evaluación. El indicador proactivo 1 se refiere a la cantidad total de irregularidades, el indicador proactivo 2 se refiere a las irregularidades de la tripulación de vuelo, y el indicador proactivo 3 se refiere a los vuelos de aeronaves con irregularidades.

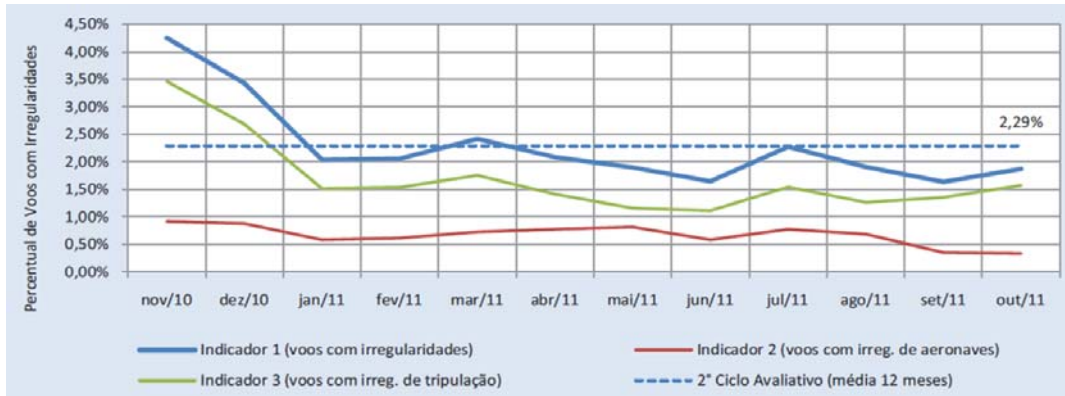


Figura 2 – indicadores DCERTA del segundo ciclo de evaluación.

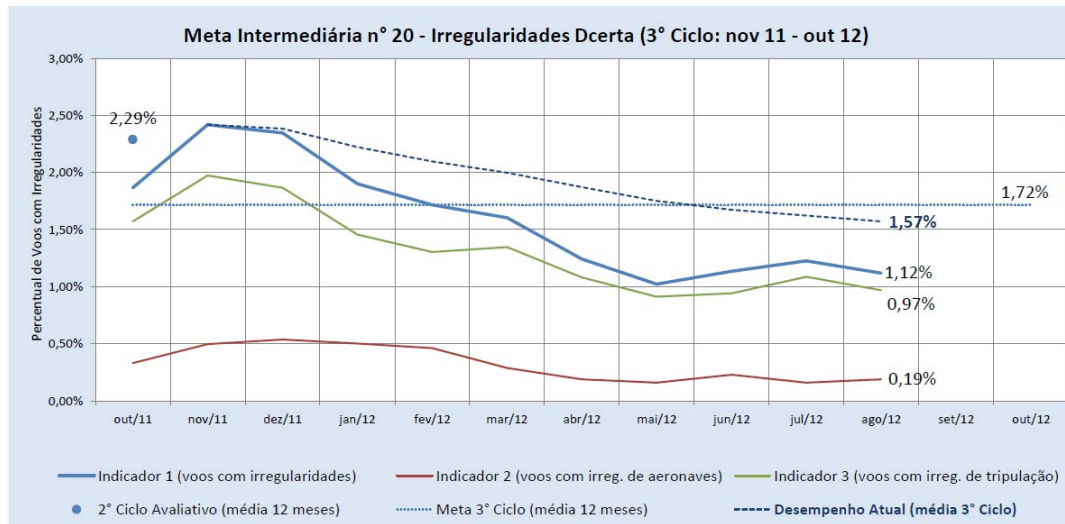
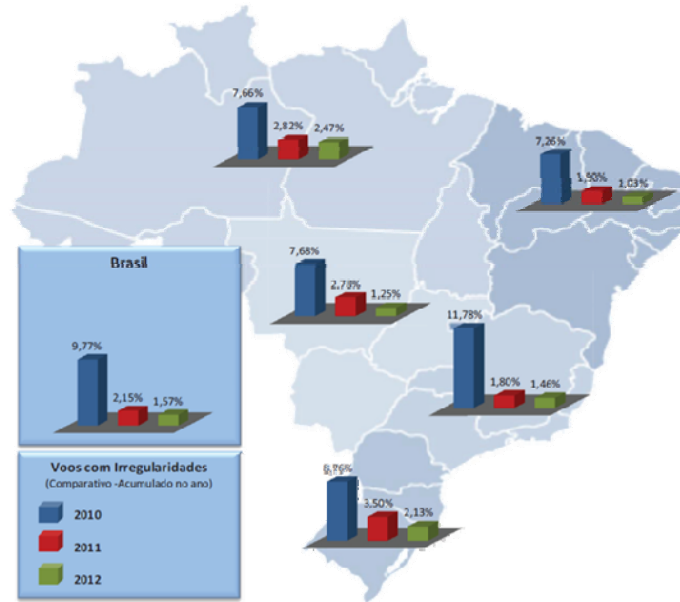


Figura 3 – indicadores DCERTA del tercer ciclo de evaluación.

2.3 Además de la evaluación por ciclos anuales, el seguimiento de indicadores desagregados por región o por tipo de operación aérea también se lleva a cabo (por demanda, instrucción de vuelo, y vuelos privados, entre otros). El siguiente es un ejemplo de este tipo de monitoreo:



**Figura 4 – Indicadores para vuelos con inconsistencias por región.**

2.4 Como se puede ver a partir de las figuras anteriores, los indicadores presentan una tendencia a disminuir con el tiempo. El último tipo de vuelo con irregularidades (abril de 2012) presentó el valor de 1,27%, muy inferior al 14% presentado en enero de 2010.

2.5 Dentro de una aplicación disponible en la página web de ANAC, los tripulantes técnicos pueden acceder a informes que enumeran todos los vuelos realizados con su identificador único de licencia ANAC. Además, para cada vuelo registrado, el sistema envía un mensaje de correo electrónico al piloto al mando correspondiente.

### 3. Acciones recomendadas

3.1 De lo que se presentó, a la Reunión se propone:

- tomar nota de estos desarrollos y alentar a otros Estados a desarrollar iniciativas de seguridad operacional similares para mejorar continuamente el nivel de seguridad operacional del Estado de acuerdo con la política de SSP; y
- difundir la información de estas acciones a otros Estados.