



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NE/27

18/10/06

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

Asuntos Administrativos

7.1 Actividades Regionales y Globales de la OACI en el Campo de AGA

ASUNTOS ADMINISTRATIVOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Las Resoluciones adoptadas por la Asamblea durante su 35°. Período de Sesiones en el 2004, han dado lugar a un Calendario de Actividades muy intenso de la Sede de OACI entre los años 2006 - 2009, teniendo como objetivo final el cumplimiento del Plan Mundial de Navegación Aérea. Lo anterior, se basa en los Objetivos Estratégicos de OACI, los cuales se cumplirán mediante el Plan de Negocios diseñado para tal efecto. Este Plan establece en detalle una serie de actividades para cada uno de los Objetivos Estratégicos. En la presente Nota de Estudio, se señalarán las principales actividades del ámbito AGA que tendrán lugar durante los citados años, ya sea en la Sede de Montreal como a nivel Regional (CAR/SAM).

Referencias:

- Carta a los Estados, A 13/4.06-06/01 de 20 Enero 2006, Programa de Reuniones de la OACI;
- Programa 2007 de Actividades (Reuniones-Seminarios-Cursos-Talleres) de la Oficina NACC;
- Programa 2007 de Actividades (Reuniones-Seminarios-Cursos-Talleres) de la Oficina SAM;
- Carta a los Estados, SP 6/1-IND/06/19 de 25 Agosto 2006, Invitación 1ra. Reunión del Panel de Aeródromos (AP);
- Carta a los Estados, AN12/46-06/52 de 30 Junio 2006, Implementación SMS

1. Introducción

1.1 El 35° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, el GREPECAS 13 (noviembre de 2005) y la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una Estrategia Mundial para la Seguridad Aeronáutica (marzo de 2006), han generado una serie de actividades e iniciativas que cruzan transversalmente a todas las áreas del sistema aeronáutico mundial, regional y local. Lo anterior, ha demandado la conformación de una Agenda muy intensa tanto para la Dirección de Navegación Aérea de la OACI, así como para las Oficinas Regionales de OACI, todo esto con el objeto de optimizar y armonizar los procedimientos relativos a la seguridad operacional desde una perspectiva sistémica. Y en esta perspectiva, a continuación se describen brevemente las actividades correspondiente al ámbito AGA, tanto a nivel global y regional.

2. Programas de Reuniones OACI 2006 – 2007 – 2008 – 2009**OACI - Sede Montreal****2006**

- 173° Comisión de Aeronavegación 10 de octubre – 8 de diciembre
- *Ira. Reunión del Grupo de Expertos sobre Aeródromos (AP)* **11 – 15 de diciembre**

2007

- 174°-175°-176° Comisión Aeronavegación 15 de enero – 16 de marzo
16 de abril – 22 de junio
15 de octubre – 14 de diciembre
- *CAEP/7* **Febrero**
- Simposio mundial de navegación aérea y transporte Primer trimestre
Aéreo sobre la eficacia del sistema de navegación
Aérea

2008

- 177°-178°-179° Comisión Aeronavegación 14 de enero – 14 de marzo
14 de abril – 13 de junio
6 de octubre – 5 de diciembre

2009

- 180°-181°-182° Comisión Aeronavegación 14 de enero – 14 de marzo
14 de abril – 13 de junio
6 de octubre – 5 de diciembre
- Dos de Grupos de regionales de pronóstico de Tráfico En la región

OACI – Región CAR/SAM (AGA)**2007**

- Seminario SMS CAR (español) Guatemala, 19 – 23 febrero
- Seminario SMS CAR (inglés) México, 26 febrero – 2 marzo
- Seminario Demanda y Capacidad Equilibrada AP. México, marzo
- GREPECAS/14 Costa Rica, 16 – 20 de abril
- VI Diplomado de Ingeniería y Certificación México, mayo - septiembre
de Aeródromos
- Seminario SMS de Aeródromo México, junio
- Seminario OACI/FAA sobre Evaluación, Rehabilitación y Recapeo de Pavimentos/Taller de la FAA sobre Proyectos de Recapeos de Pavimentos Lugar a ser definido, noviembre
- Seminario Estudios Aeronáuticos Por designar, agosto
- Curso SMS Venezuela - septiembre
- Seminario Sistema de Gestión Ambiental de AP. Por designar, septiembre
- Quinta Conferencia Int'l sobre Prevención de Peligro Aviario/Fauna Lugar y fecha a ser definidos

3. Otras materias de interés

3.1 *Implementación del SMS en los Estados y Territorios*

3.1.1 La OACI mediante la Carta a los Estados AN 12/46-06/52 de fecha 30 de junio de 2006, informa que teniendo como desafío principal el cumplimiento de sus Objetivos Estratégicos, en particular el Objetivo A: Seguridad Operacional – *Mejorar la seguridad operacional de la aviación mundial* - y la Actividad Principal A8 “*Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados*”; la Unidad de Capacitación de la OACI ha sido designada para ayudar a los profesionales y técnicos que trabajan en las Administración de Aviación Civil, mediante el desarrollo de Cursos SMS según los requerimientos de OACI. El programa considera el desarrollo de siete (7) cursos, (3) durante lo que resta del año 2006 y (4) el año 2007. Detalles del programa se adjunta como **Apéndice A** a esta Nota de Estudio.

3.2 *Gripe Aviar*

3.2.1 La OACI está trabajando activamente en este tema, para que al momento de declararse cualquier emergencia, esté preparada para la toma de medidas de prevención y reactivas. Sin embargo, desde ahora se debe tener una reacción al interior de la gestión del sistema aeronáutico, ya sea a nivel mundial, regional y nacional.

- *Antecedentes*

Este tipo de gripe es encontrada normalmente en pájaros salvajes, pero teniendo el potencial de infectar la granja y los pájaros domésticos (asimismo a cerdos y caballos). La propagación entre los seres humanos llegará a ser común en el futuro, debido a una mutación en el tipo de virus. Por esta razón hay peligro de una propagación mundial de la enfermedad. Al respecto la Organización Mundial de Salud (OMS) ha realizado un arduo trabajo para establecer un Plan Global de Preparación ante la Gripe Aviar, esto, con la intención de contener la enfermedad y de atenuar su efecto sobre la población mundial.

Algunos antecedentes sobre la Gripe Aviar.

- Causa: Virus H5N1
- Partes afectadas: Vías respiratorias altas, la nariz, la garganta y a veces los pulmones
- Duración: Infección suele durar una semana
- Síntomas: Fiebre alta, dolor de cabeza, malestar general, tos y dolor de garganta
- Prevención: Vacuna contra la influenza, antivirales y medidas no farmacológicas.

- *Transporte Aéreo*

Este medio es probable que esté implicado como uno de los principales medios por los cuales probablemente la enfermedad se propague internacionalmente, por lo tanto, es importante que la OACI conjuntamente con la industria de la aviación actúen en estrecha coordinación con la OMS para reducir el grado de propagación. La OMS ha indicado que si consideramos el Período de Alerta Pandémica, actualmente estamos en una Alerta 3 (de 6) del Plan de Preparación Pandémica de la OMS. Esta fase no recomienda ninguna restricción del transporte aéreo, sin perjuicio de esto, la Planificación de Contingencia necesita estar establecida desde ahora para enfrentar las fases 4, 5 y 6. Como **Apéndice B** a esta Nota de Estudio se presentan las Acciones Recomendadas por la OMS para ser consideradas por la OACI, los Estados y Territorios, IATA y ACI.

3.2.2 Respecto a este punto considerando la resolución A 35-12 de la Asamblea, Protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles en los vuelos internacionales, se pedía al Consejo, entre otras cosas, que examinara las normas y métodos recomendados (SARPS) existentes relacionados con la salud de los pasajeros y las tripulaciones, y elaborara nuevos SARPS, cuando correspondiera, y que, como asunto prioritario, elaborara SARPS con el fin de abordar los planes de contingencia para evitar la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

3.3 *Notificación de accidentes o incidentes de aviación ocurridos en Aeródromos*

3.3.1 Por instrucciones del Consejo durante la 12ª Sesión de su 173º. Período de Sesiones celebrada el 15 de diciembre de 2004, el Secretario General de OACI mediante la Carta a los Estados AN 4/17-06/47 de 26 de mayo de 2006, solicitó a los Estados considerar la adopción de las disposiciones en las que se requiere notificar los accidentes e incidentes de aviación a las autoridades pertinentes, incluidos los operadores de aeropuertos interesados. A este respecto, se llama a la atención de las disposiciones y textos de orientación que se indican en el: Anexo 13; Anexo 14, Vol. I, obligatoriedad de contar con SMS; Manual de Certificación de Aeródromos (Doc 9774), párrafo 3D.4.3 Sección D; asimismo, en dicho Doc 9774 en su Apéndice I, Sección 4.10; la enmienda 8 del Anexo 14, Vol I, armoniza las disposiciones SMS de los Anexos 6, 11 y 14 y finalmente se debe considerar el Doc 9859, Cap.7, con la orientación sobre el punto en cuestión.

3.4 *Anexo 17 y extractos del Anexo 14, Vol. I*

3.4.1 La finalidad de este punto es dirigir la atención de la reunión a la necesidad de tener presente el contenido del adjunto del Anexo 17, específicamente el correspondiente al área AGA. Su importancia radica en el hecho de la estrecha correspondencia en el contenido de ambos Anexos (14, Vol. I y 17).

3.5 *Publicaciones técnicas*

3.5.1 En relación a este tema, a continuación se citan las publicaciones OACI que son de real importancia para el trabajo de los profesionales y técnicos del área AGA.

- Doc. 9870 AN/463 Manual de Prevención de Incursiones en la Pista, 1era. Edición 2006
- Doc. 9157 AN/901 Manual de Diseño de Aeródromos, Parte 6, Frangibilidad, 1era Edición 2006
- Doc. 9157 AN/901 Manual de Diseño de Aeródromos, Parte 1 Pistas, 3era. Edición 2006
- Doc. 8991 AT/722/3 Manual de Previsión del Tráfico Aéreo, 3era. Edición 2006
- Doc. 9859 AN/460 Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMM), 1era. Edición
- Doc. 9157 AN/901 Manual de Diseño de Aeródromos, Parte 2, Calle de Rodaje, Plataformas y Apartaderos de Espera, 4a. Edición 2005

3.6 ***Grupo de Expertos sobre Aeródromos (AP)***

3.6.1 Referente a este Grupo de Expertos sobre Aeródromos, se considera pertinente señalar lo siguiente: su fecha de establecimiento es el 11/11/04; actúa como su Secretario el Sr. A.K.R Rao, (Jefe de la Sección AGA-Montreal); el total de sus miembros es de 24 representantes (Alemania, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Federación Rusa, Francia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Italia, Japón, Noruega, República de Corea, Singapur, Suecia, ACI, IATA, ICCAIA, IFALPA, IFATCA e IFHA); las Tareas en progreso que deben concluir en el 2006 son: 10 de Ayudas visuales, 2 de Diseño de aeródromo y 4 de Servicios de aeródromo y por último, la próxima Reunión de Grupo de Expertos sobre Aeródromos tendrá lugar en Montreal, Canadá del 11 al 15 de diciembre de 2006.

4. Discusión

4.1 Los temas descritos consideran importantes aspectos que deben ser estudiados, discutidos y gestionados al interior de las administraciones de aviación civil en lo correspondiente al ámbito AGA.

5. Acción sugerida

5.1 Se invita a la Reunión a tomar nota, revisar y comentar la presente nota de estudio.

APÉNDICE A



*Curso de Sistemas de Gestión
de la Seguridad Operacional
(SMS) de la OACI*

Información y contenido

Página dejada intencionalmente en blanco

CURSO DE SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS) DE LA OACI

Información y contenido

Antecedentes

La administración de organizaciones de aviación, grandes o pequeñas, requieren la gestión de varios procesos organizacionales; por ejemplo finanzas, presupuestos, comunicaciones y la asignación de recursos. En los últimos años, la gestión de la seguridad operacional ha sido agregada a esta lista de los procesos organizacionales. La gestión de la seguridad operacional es ahora parte de la gestión empresarial tanto como lo son los demás procesos organizacionales tradicionales.

La OACI introdujo los requisitos para la gestión de la seguridad operacional primero en el Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, y en el Anexo 14, Volumen I – *Diseño y operación de los aeródromos*. Se identificó luego la necesidad de expandir el concepto y armonizar estas disposiciones con el Anexo 6, *Operación de las aeronaves*, Parte I – *Transporte aéreo comercial internacional* y la Parte III – *Operaciones internacionales – Helicópteros*, y en un futuro muy próximo la Organización va a explorar la extensión de este concepto y los requisitos correspondientes a otros Anexos al Convenio de Chicago.

El *Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)* es un enfoque sistémico para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios. A fin de reforzar la noción de la gestión de la seguridad operacional como un proceso de gestión empresarial, los nuevos requisitos de gestión de la seguridad operacional de la OACI incluyen disposiciones para el establecimiento de líneas de responsabilidad a través de toda la organización así como también a nivel de la alta dirección. Los requisitos exigen de los Estados la responsabilidad de establecer un programa de seguridad operacional y, como parte de ese programa, requiere que los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento, proveedores de servicios de tránsito aéreo y operadores de aeródromos certificados implementen un sistema de gestión de la seguridad operacional. Finalmente, los requisitos imponen a los Estados la responsabilidad de establecer un nivel aceptable de seguridad operacional para las actividades o provisión de servicios antes mencionados.

Metas del curso

Las metas del *Curso de Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)* de la OACI son:

- a) desarrollar entre los participantes el conocimiento en los conceptos de gestión de la seguridad operacional y las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI de gestión de la seguridad operacional contenidos en los Anexos 6, 11 y 14, y el material de orientación relacionado; y
- b) desarrollar el conocimiento entre los participantes para certificar y supervisar la implementación de los componentes claves de un SMS básico, en cumplimiento de los SARPS de la OACI correspondientes y los reglamentos nacionales.

Audiencia

Representantes de las autoridades de Aviación civil con responsabilidades relacionadas con la implementación de programas de seguridad y la implementación y/o supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en las áreas de operación de aeronaves, servicios de tráfico aéreo, mantenimiento de aeronaves y operaciones de aeródromos.

Requisitos previos

Los participantes deben tener un conocimiento técnico-aeronáutico básico y un mínimo de dos años de experiencia en vuelo, control de tráfico aéreo u operaciones de aeródromo en una administración de aviación civil o en la industria de aviación.

Tamaño de la clase

El tamaño de la clase está limitado a un máximo de 30 personas.

Duración del curso

Cinco días de duración con un total de 30 horas de clase, incluyendo los ejercicios, casos de estudio y examen final.

Referencias

- Anexos de la OACI al Convenio de Aviación Civil Internacional
 - Anexo 6 – *Operación de aeronaves, Partes I y III*
 - Anexo 11 – *Servicios de tráfico aéreo*
 - Anexo 14 – *Aeródromos – Volumen I — Diseño y operación de aeródromos*
- *Manual de gestión de la seguridad operacional* de la OACI (Doc 9859)

Contacto

- Cnte Daniel Mauriño, Coordinador del Programa de seguridad de vuelo y Factores Humanos
dmaurino@icao.int

Material de instrucción

La estrategia de instrucción se basa en material de estudio, presentaciones y trabajo en grupo.

Horario del curso

| | Día 1 | Día 2 | Día 3 | Día 4 | Día 5 |
|----------|----------------------|----------|----------|-----------|-----------|
| Sesión 1 | Registro | Módulo 3 | Módulo 5 | Módulo 7 | Módulo 10 |
| Sesión 2 | Módulo 1 | Módulo 3 | Módulo 5 | Módulo 8 | Módulo 10 |
| | Pausa café/té | | | | |
| Sesión 3 | Módulo 2 | Módulo 3 | Módulo 5 | Módulo 8 | Módulo 10 |
| Sesión 4 | Módulo 2 | Módulo 3 | Módulo 5 | Módulo 8 | Módulo 10 |
| | Almuerzo | | | | |
| Sesión 5 | Módulo 2 | Módulo 4 | Módulo 5 | Módulo 8 | Examen |
| Sesión 6 | Módulo 2 | Módulo 4 | Módulo 5 | Módulo 9 | Revisión |
| | Pausa café/té | | | | |
| Sesión 7 | Módulo 2 | Módulo 4 | Módulo 6 | Módulo 10 | Clausura |

CONTENIDO DE LOS MÓDULOS

Módulo 1 – Introducción al curso SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:

- ❖ *Presentación de participantes e instructores de la OACI. Presentar las metas, contenido y estructura del curso.*

Presentación principal

- Descripción del módulo:

- ❖ **Parte I** – *Presentación de participantes al curso e instructores de la OACI*
- ❖ **Parte II** – *Objetivos, estrategias y estructura del curso*
- ❖ **Parte III** – *Información administrativa*
- ❖ **Parte IV** – *Procedimientos de evaluación*

Conclusión

- Resumen
- Preguntas de los participantes.

Módulo 2 – Conceptos básicos de seguridad operacional

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo, los participantes podrán describir las limitaciones de los métodos tradicionales para la gestión de la seguridad operacional y describir las nuevas perspectivas y métodos para administrar la misma.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Concepto de seguridad
 - ❖ La evolución del pensamiento en materia de seguridad
 - ❖ El concepto de causalidad de los accidentes – Modelo de Reason
 - ❖ El accidente organizacional
 - ❖ La gente y la seguridad – Modelo SHELL
 - ❖ Errores y violaciones
 - ❖ Cultura organizacional
 - ❖ Investigación de la seguridad
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Ejercicio N° 02/01 – *El accidente del Aeropuerto de la Ciudad de Anytown (Ver Nota de estudio N° 1)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación.

Módulo 3 – Introducción a la gestión de la seguridad operacional

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes estarán capacitados para explicar la necesidad de, las estrategias y los aspectos claves de la gestión de la seguridad operacional.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ El estereotipo de la seguridad
 - ❖ El dilema gerencial
 - ❖ Necesidad de una gestión de la seguridad
 - ❖ Estrategias para la gestión de la seguridad
 - ❖ El imperativo del cambio
 - ❖ Gestión de la seguridad – Nueve pilares
 - ❖ Cuatro responsabilidades para administrar la seguridad
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Ejercicio N° 03/01 – *Accidente por colisión de dos aeronaves en el aeródromo de Anyfield (Ver Nota de estudio N° 2)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación.

Módulo 4 – Peligros

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo, los participantes podrán aplicar los fundamentos de identificación y gestión de los peligros a través de un caso de estudio.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Dos definiciones
 - ❖ Primer fundamento – Entender los peligros
 - ❖ Segundo fundamento – Identificar los peligros
 - ❖ Fuentes de identificación de los peligros
 - ❖ Tercer fundamento – Análisis de los peligros
 - ❖ Cuarto fundamento – Documentación de los peligros
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Verificación progresiva: Ejercicio 04/01 – *Proyecto de construcción en un aeropuerto internacional (Ver Nota de estudio N° 3)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación.

Módulo 5 – Riesgos

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo, los participantes podrán aplicar los fundamentos de la gestión de los riesgos a través de un caso de estudio.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Primer fundamento – Gestión del riesgo
 - ❖ Segundo fundamento – Probabilidad del riesgo
 - ❖ Tercer fundamento – Severidad del riesgo
 - ❖ Cuarto fundamento – Matriz de evaluación y tolerabilidad
 - ❖ Quinto fundamento – Control/mitigación del riesgo
 - ❖ Ejercicios de preparación para el control de riesgos
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Verificación progresiva: Ejercicio 05/01 – *Accidente Boeing 747-412 Aeropuerto Internacional de Taipei, Taiwán (Ver Nota de estudio N° 4)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación

Módulo 6 – Reglamentación del SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes podrán describir la normativa de gestión de la seguridad operacional incluida en los Anexos 6, 11 y 14, incluyendo la relación existente entre el programa de seguridad y un SMS.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Gestión de la seguridad AGA, ATS y OPS/AMO
 - ❖ ¿Qué es un programa de seguridad?
 - ❖ ¿Qué es un SMS?
 - ❖ Nivel aceptable de seguridad operacional
 - ❖ Nivel aceptable de seguridad operacional – Implementación, alcance y consideraciones legales.
 - ❖ Protección de las fuentes de información
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Discusión

Módulo 7 – Introducción al SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes podrán definir las características de un SMS, explicar la importancia de la descripción del sistema y el análisis del faltante, y la relación entre SMS y QMS.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Requisitos de la OACI
 - ❖ SMS – Introducción de conceptos
 - ❖ Características del SMS
 - ❖ Primer fundamento – Descripción del sistema
 - ❖ Segundo fundamento – Análisis del faltante (Gap analysis)
 - ❖ Tercer fundamento – SMS y QMS
 - ❖ Clarificación de los términos
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Discusión.

Módulo 8 – Planificación del SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes podrán describir los requisitos asociados a la fase de planificación del SMS y explicar la estructura de un plan de implementación del SMS.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Los componentes del SMS
 - ❖ Los elementos del SMS
 - ❖ Política y objetivos de seguridad
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Verificación progresiva: Ejercicio 08/01 – *Operación en el Aeropuerto Internacional de Cuzco (Ver Nota de estudio N° 5)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación

Módulo 9 –Operación del SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes podrán describir los requisitos asociados a la operación de un SMS.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ Identificación de los peligros de la seguridad y gestión del riesgo
 - ❖ Aseguramiento de la seguridad
 - ❖ Promoción de la seguridad
 - ❖ Planificación de respuesta a la emergencia
 - ❖ Preguntas y respuestas
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Discusión.

Módulo 10 – Fases de implementación del SMS

Introducción

- Objetivo del módulo:
 - ❖ *Al completar este módulo los participantes podrán desarrollar una propuesta para normar el SMS, basado en una implementación por fases.*

Presentación principal

- Descripción del contenido del módulo:
 - ❖ ¿Porqué una implementación en fases?
 - ❖ Las cuatro fases
 - ❖ AACs – Cuatro pasos para la implementación del SMS
 - ❖ Puntos clave

Conclusión

- Verificación progresiva: Ejercicio 10/01 – *Normativa SMS modelo – Perfil de una norma de SMS*
- Verificación progresiva: Ejercicio 10/02 – *Colisión entre dos aeronaves en el Aeropuerto Internacional de Milano-Linate (Ver Nota de estudio N° 6)*
- Respuestas al ejercicio y realimentación

APÉNDICE B

Gripe Aviar – Reacción de la OACI (borrador)

Declaración del problema

El riesgo de una pandemia global de la gripe aviar requiere a la OACI tomar acción para armonizar la reacción de la industria de la aviación sobre una base global.

Antecedentes

La gripe aviar (gripe del ave) es un tipo de gripe encontrada normalmente en pájaros salvajes, pero teniendo el potencial de infectar la granja y los pájaros domésticos (así como cerdos y caballos). La transferencia del virus de pájaros salvajes ha ocurrido en los últimos años y en partes de Asia, especialmente Asia Sur-Oriental, donde hay una tradición de que seres humanos vivan en cercana proximidad a los pájaros de granja, los seres humanos también se han infectado. Sin embargo, si la propagación entre los seres humanos llegará a ser común en el futuro, debido a una mutación en el tipo de virus, hay peligro de una propagación mundial de la enfermedad, un “pandemia”, con muchas pérdidas de vida. Se desconoce cuando esto pueda ocurrir, o que tan severo podría ser. Para un virus que puede propagarse fácilmente de humano a humano, es casi imposible que se pueda prevenir una pandemia, pero la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha realizado mucho trabajo para establecer un “Plan Global de Preparación ante la Gripe Aviar” con la intención de contener la enfermedad y de atenuar su efecto sobre la población global.

El transporte aéreo es probable que este implicado como uno de los principales métodos por los cuales la enfermedad probablemente se propague internacionalmente, y es por lo tanto importante que OACI y la industria de la aviación actúen en conjunto con la OMS para reducir el grado de propagación. La OMS ha indicado actualmente que estamos hoy por hoy en un “Período de Alerta Pandémica”, equivalente a la fase

3 (de 6) del Plan de Preparación Pandémica de la OMS. Esta fase no recomienda ninguna restricción del transporte aéreo que afecte significativamente al público que viaja pero las fases 4 - 6 sí, así que la planificación de contingencia necesita estar establecida antes de las siguientes fases.

La primera parte de este documento resume las acciones del alto nivel que se requieren puntualmente, mientras que la segunda parte (Apéndice) describe más detalladamente algunas de los temas y cómo pueden ser estos tratados. El objetivo a mediano plazo (finales de 2006) es producir un manual para la aviación basado en Internet, sobre el estado de preparación de OACI ante la Gripe Aviar.

Recursos requeridos (costes que se agregarán)

- Viaje y subsistencia para que C/MED asista a reuniones de planeación de la OMS y a conferencias científicas relevantes.
- Tiempo utilizado por el personal de la Secretaría en una tarea no considerada en el plan de negocio.
- Conferencia sobre planeación del estado de preparación en 2006 (Sureste de Asia).

- Requerimiento probable de reunión del equipo de trabajo a principios de 2006 (Montreal).
- Requisito posible para emplear a un consultor de medicina de la aviación para continuar el trabajo de rutina de la sección de MED.

Acciones recomendadas

Acción de OACI

- Coordinar la reacción de la industria de la aviación incluyendo:
 - Aeropuertos; control del tráfico aéreo; líneas aéreas; aspectos legales.
- Establecer el equipo internacional de trabajo coordinado por OACI, para incluir representantes de OACI, de OMS, de FAO, Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Se recomienda que el equipo también incluya un oficial experimentado de la región con más probabilidades de ser afectada adversamente (Sureste de Asia), y quien tenga experiencia en tratar con el brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS) en esa área en 2003.
- El equipo de la OACI debe incluir representantes de FAL, AGA, ATM, LEB, Sección de Seguridad Operacional de la Aviación (OPS) y EPO, presidida por C/MED. El apoyo de ICT deberá asegurar que la información de Internet este rápida y confiablemente disponible.
- El equipo de trabajo deberá proveer asesoría a los Estados de como responder a la amenaza, en dos fases:
 - Recomendación inicial, para ser rápidamente realizada (finales de noviembre) sin consultas extensivas (basada en la orientación del Apéndice de este documento)
- Recomendación desarrollada, formulada en un tiempo más lento después de una consulta más exhaustiva para dar como resultado la publicación de un manual de OACI para el plan de preparación de la aviación ante la gripe. Se prevé que la recomendación inicial sea modificada durante este periodo.
- El equipo debe estar preparado para reaccionar inmediatamente a una situación cambiante conforme la amenaza vaya aumentando.
- Los miembros del equipo deben informar a una segunda persona para que haya continuidad en caso de que algún miembro del equipo sea vea afectado por una enfermedad durante cualquier pandemia.
- Los miembros del equipo deber poder trabajar desde sus casas o desde cualquier otro lugar de trabajo para reducir tiempos de reacción y permitirles funcionar si ellos, o su propio lugar de trabajo, es declarado en cuarentena.
- El equipo debe ser considerado la mejor manera de OACI y otras organizaciones de proveer información a los medios en el caso de una amenaza creciente.
- OACI debe crear una página Web donde provea recomendaciones generales para el público referentes a la amenaza de la gripe aviar. Esto no es visualizado como una página Web grande, pero debería utilizar enlaces con la página Web de la OMS (para recomendaciones generales de salud) y con la IATA (recomendaciones de aerolíneas) y con ACI (recomendaciones aeroportuarias). La información proveída debe ser coordinada para proporcionar un mensaje consistente.

- B3 -

- La OACI debe establecer una página Web segura proporcionando información de contacto de oficiales de Estado a cargo de la reacción de la aviación nacional. También podría servir para distribuir/compartir otra información.
- La OACI debe exhortar a los Estados a desarrollar un plan de preparación de la aviación ante la gripe.
- La OACI debe organizar una conferencia específica sobre el plan de preparación ante la gripe, que incluya aportaciones de la OMS, de los Estados, de IATA, de ACI y de OACI que permita el intercambio directo de puntos de vista referentes a como contener la amenaza y para desarrollar el plan de preparación de la aviación ante la gripe.
- La OACI debe divulgar una declaración de prensa después de la conferencia de la OMS el 7-9 de noviembre resumiendo la acción que OACI esta llevando a cabo.

Acción requerida a los Estados

- Designar a un funcionario del Estado que tenga la responsabilidad de desarrollar un plan nacional de preparación de la aviación ante la gripe, con suficiente autoridad para coordinar la entrada de muchos y diversos proveedores de servicios (El nombramiento de tal individuo es la única acción más importante que emprenden los Estados). El/ella sería responsable de aspectos tales como:
 - Desarrollar un plan nacional de preparación de la aviación ante la gripe.
 - Desarrollar un sistema de comando, coordinación y comunicación nacional para apoyar el plan.
 - Establecer un equipo de trabajo nacional para coordinar la entrada de las personas interesadas.
 - Designar una sala de reacción de emergencias (centro de control) para la activación y la implementación del plan de preparación.
 - Cambiar el nivel de reacción nacional (arriba o abajo) a causa de un cambio en la notificación de la fase de la OMS.
 - Elaborar una lista, con los contactos, de las agencias participantes.
 - Publicación en una página Web del gobierno, con aspectos del plan de preparación ante la gripe que conciernan al público. Manteniéndola actualizada conforme vaya cambiando la situación.
 - Estar preparado para proporcionar información al público y a los medios en un corto plazo.
 - Estar preparado para un crecimiento de la amenaza, arriba de la Fase 3.
 - Seguir las recomendaciones de la OMS y de la OACI y prevenir acciones unilaterales que no vayan de acuerdo con dichas recomendaciones.

Acciones de la OMS

- Designar un oficial con autoridad para que sea el representante de la OMS en el equipo internacional de trabajo coordinado por OACI que pueda responder a las cuestiones específicas de aviación del equipo de trabajo.
- Incluir recomendaciones específicas de la aviación (o enlaces Web/referencias sobre donde pueden ser localizadas) sobre su plan global de preparación ante la gripe.

Acción requerida de IATA

- Designar a un oficial para que sea el representante de IATA en el equipo internacional de trabajo coordinado por OACI.
- Proporcionar recomendaciones específicas a las aerolíneas de como desarrollar un plan de preparación ante la gripe (plan de reacción de emergencia).
- Responder a las cuestiones referentes a las operaciones de las aerolíneas afectadas por la gripe aviar.

Acción requerida de ACI

- Designar a un oficial para que sea el representante de ACI en el equipo internacional de trabajo coordinado por OACI.
- Proporcionar recomendaciones específicas a los aeropuertos de como elaborar un plan de preparación ante la gripe (plan de reacción de emergencia).
- Responder a las cuestiones referentes a las operaciones aeroportuarias afectadas por la gripe aviar.

Acción requerida de FAO

- Designar a un oficial para que sea el representante de ACI en el equipo internacional de trabajo coordinado por OACI.

Apéndice

Los siguientes se han resumido principalmente del plan de contingencia de OACI SARS, del actual plan global de preparación ante la gripe de la OMS y de las pautas de IATA.

La OMS ha categorizado la situación actual (el 31 de octubre) como “Alarma de Pandemia de Fase 3”. En lo que le concierne a la industria de la aviación la acción principal en esta etapa es prepararse para las fases 4 - 6 y, que las áreas afectadas, proporcionen a los pasajeros que lleguen, información sobre brotes locales. Una vez que la OMS haya anunciado que la fase 4 (o superior) está en efecto, los puntos siguientes necesitarán ser tratados prontamente:

- Avisos de alertas de salud (formato de la OMS) proporcionadas a los viajeros hacia/desde regiones afectadas.

- B5 -

- aconsejar el aplazamiento de viajes internacionales no esenciales, a las áreas afectadas
 - Nota: Se considera que la aplicación de restricciones de viaje hacia/desde áreas afectadas son imprácticas en la mayoría de los países, pero es probable que ocurra voluntariamente. Podría ser considerado como medida de emergencia (OMS recomendará).
- Recomendar a los viajeros provenientes de áreas afectadas que se auto-reporten si presentan síntomas relevantes (se podría solicitar cuarentena).
- Situar los contactos que ha tenido el pasajero (aquellos sentados dentro de tres filas de un caso diagnosticado) para recomendarles que auto-reporten síntomas relevantes.
- Filtro de salida para pasajeros dejando áreas afectadas
 - Declaración/cuestionario de salud (OMS recomendará el contenido). Podría ser verbal, preferentemente antes, pero no después de documentarse.
 - Escaneo térmico o medición de la temperatura del oído (la OMS recomendará los parámetros). Otros métodos confiables pueden ser utilizados. El personal operacional debe ser entrenado en el uso de equipo (el cual debe ser calibrado y utilizado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante) y en la interpretación de sus resultados. Deben ser asumidos tan pronto como sea posible, antes de que los pasajeros y la tripulación entren al área asegurada del lado aire. o Pasajeros con temperatura por arriba de una cifra en particular (la OMS recomendará parámetros) o quienes contesten las preguntas de filtro en forma afirmativa, deben ser aislados y evaluados (filtro secundario) por proveedor designado de cuidado (no necesariamente un doctor).
- Pasajeros que se crea en el segundo filtro que tienen riesgo de estar infectados con la gripe aviar, deberán ser puestos en cuarentena y ser considerados de acuerdo con la regulación nacional; si no el pasajero continúa su viaje.
- Pasajeros que no se encuentren bien que no se crea que padezcan gripe aviar, deben ser considerados de manera normal (presentación de un formulario MEDIF al servicio médico de la aerolínea)
- No se recomienda intentar detectar síntomas de manera visual.
- No se recomienda el filtro a la entrada debido a la probada carencia de beneficios pero:
- Considerarlo con el propósito de promover la confianza pública, o si el filtro de salida no es óptimo.
- Si realizado, los mismos requisitos se siguen para los pasajeros de salida.
- Para los pasajeros que desarrollan síntomas de la gripe a bordo que hayan salido de o transitado por un área afectada:
 - Auto-reportarse con la tripulación de la cabina.
 - En caso de ser posible, separarse de otros pasajeros.
 - El piloto al mando informa a las autoridades del destino y proporciona la información necesaria a las autoridades después de aterrizar, por ejemplo: el número de pasajeros afectados, tiempo del comienzo de los síntomas.
 - La autoridad en el destino informa a la autoridad de embarque y cualquier otro punto de tránsito.
 - El piloto al mando es advertido sobre posición de estacionamiento y procesos de desembarque. El estacionamiento será normalmente alejado del Puente y los pasajeros no podrán desembarcar antes de la autorización médica que se hará.
 - Los pasajeros potencialmente afectados son filtrados y considerados en procedimiento

de salida (filtro secundario) tan pronto sea posible después de desembarcar.

Esto es antes de que los pasajeros sean divididos en pasajeros en tránsito y pasajeros arribando y siempre antes de pasar migración. Se deben tomar medidas para evitar que los pasajeros que llegan de áreas afectadas entren a cualquier área de arribo o tránsito común antes de que se haya llevado a cabo el proceso de filtración.

- En la eventualidad de que un pasajero enfermo tenga que ser removido del avión antes de haber sido examinado médicamente, su traslado a un área aislada designada deberá esperar la llegada del médico. En esta situación todas las medidas de control de infecciones deberán ser empleadas incluyendo equipo de protección personal para las personas en contacto directo con el pasajero. Las personas que utilizarán el equipo deberán ser entrenadas sobre su uso adecuado.
- A todos los pasajeros en el vuelo afectado se les proporciona información sobre los síntomas de la gripe aviar, auto-reportarse y si se dispone de ellos, los números apropiados de contacto de salud pública.
- Un pasajero enfermo debe ser removido directamente del avión, sin pasar por las áreas de llegadas utilizadas por otros pasajeros. Sólo si el traslado directo es imposible deberán aplicarse otros procedimientos. En todos los casos, el contacto con otros pasajeros y personal del aeropuerto debe ser minimizado.
- La administración del aeropuerto y autoridades de salud pública designadas son alertadas inmediatamente.
- Los pasajeros y tripulación de este vuelo son aislados hasta que la información sobre sus contactos sea obtenida y los pasajeros y tripulación hayan sido aconsejados sobre las medidas de precaución necesarias.
- Los procedimientos de migración y aduana de los pasajeros enfermos se realizan directamente desde el avión de arribo.
- Las medidas necesarias de control de infecciones son implementadas por las autoridades aeroportuarias.

Nota i: El equipo personal protector es usado por todas las personas en contacto directo con el caso sospechoso. Este equipo incluye guantes quirúrgicos desechables, protección ocular (anteojos ajustados o protector facial), máscara facial o respirador, prendas exteriores desechables. En todos los casos una máscara facial es proporcionada a la persona enferma. (A ser revisado – puede que no sea necesario en todos los casos).

Nota ii: Hospital y ambulancia receptores serán designados.

Nota iii: Todos los materiales desechables de posible contacto con el caso sospechoso incluyendo equipo protector usado por los cuidadores serán desechados como desechos peligrosos.

Nota iv: Todas las superficies peligrosas en contacto con o posiblemente contaminadas por el caso sospechoso serán debidamente desinfectadas. Superficies suaves, como asientos, deberán ser desinfectadas o reemplazadas.

- Considerar el efecto en el personal de muchos aeropuertos y aerolíneas que no puedan trabajar debido a la infección de la gripe aviar.

- B7 -

- Llevar a cabo el filtro de toma de temperatura de los trabajadores aeroportuarios al iniciar su jornada de trabajo.
- Recomendar por medio de información expuesta u otros medios sobre la obligación de los trabajadores aeroportuarios de no presentarse a trabajar si no se sienten bien debido a los síntomas como los de la gripe aviar.

Referencias:

http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO_CDS_CSR_GIP_2005_5.pdf

http://www.icao.int/cgi/goto_m_med.pl?icao/en/trivia/AvMedSARS.htm

http://www.iata.org/whatwedo/health_safety.htm

- FIN -