



*Organización de Aviación Civil Internacional*  
 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)  
**Decimocuarta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución  
 CAR/SAM (GREPECAS/14)**  
 (San José, Costa Rica, 16 al 20 de abril del 2007)

## Cuestión 2 del

Orden del día: **Análisis de actividades mundiales a nivel inter- e intra-regional**

### HOJA DE RUTA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Colombia)

#### RESUMEN

Esta nota informativa reitera la necesidad de impulsar la hoja de ruta para la seguridad operacional a fin de garantizar beneficios compartidos y reducir duplicaciones de esfuerzos a escala mundial.

#### Referencias:

Reunión de consulta oficiosa de la Comisión de Aeronavegación de la OACI con la industria que se llevó a cabo en mayo de 2005.

## 1. Introducción

En los últimos años se han introducido un gran número de iniciativas en materia de seguridad operacional que han tenido origen en diferentes actores lo que ha llevado inevitablemente a la duplicación de esfuerzos y de soluciones.

Se ha reconocido que el alcance cada vez mayor de las iniciativas en el campo de la seguridad operacional a escala mundial, justifica una mayor coordinación a fin de garantizar que los beneficios se compartan y las duplicaciones de esfuerzos se reduzcan a escala mundial. La IATA con el apoyo de la OACI, dirigió un grupo para la elaboración de una hoja de ruta para la seguridad aeronáutica mundial. La necesidad de una hoja de ruta para la seguridad aeronáutica se determinó durante una reunión de consulta oficiosa de la Comisión de Aeronavegación de la OACI con la industria que se llevó a cabo en mayo de 2005. La OACI instó a los asociados de la industria a que elaboraran una hoja de ruta común para la seguridad operacional. El objetivo fundamental de la Hoja de ruta es proporcionar un marco común de referencia para todas las partes interesadas, incluyendo Estados, encargados de la reglamentación, explotadores de líneas aéreas, aeropuertos, fabricantes de aeronaves, asociaciones de pilotos, organizaciones de seguridad operacional y proveedores de servicios de tránsito aéreo. Esta hoja de ruta tiene por objeto tratar las situaciones de seguridad operacional a corto, mediano y largo plazos y coordinar y guiar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional.

En diciembre de 2005 se presentó a la OACI la Parte I de la Hoja de ruta; en la décima séptima reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA/17), se dio cuenta a la CLAC de los resultados de la conferencia de Directores Generales y en especial se informó al GEPEJTA que Existe un riesgo de que las lecciones que se han aprendido y las soluciones encontradas en diferentes lugares por medio de las múltiples iniciativas, las cuales entrañan conocimiento, procedimientos y técnicas, no puedan compartirse de modo que brinden beneficios para todos. En ese contexto, se dio cuenta que la conferencia mundial de Directores recibió con agrado la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial que elaboró el sector aeronáutico a solicitud de la OACI, la cual proporcionará la base para que la Organización prepare un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional.

El Grupo de la Estrategia de la Seguridad Operacional de la Industria (ISSG), inspirado en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el séptimo encuentro de la industria y la Comisión de Navegación Aérea (ANC) fue constituido para direccionar este asunto. OACI invitó a los socios de la industria a trabajar juntos para desarrollar una hoja de ruta común para la seguridad de la aviación. La parte primera de de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional de la Aviación Global, denominada un estratégico plan de acción para la futura seguridad operacional de la aviación ha sido desarrollada por el SIG bajo la coordinación de la IATA con la participación de Airbus, Boeing, el Conceso Internacional de Aeropuertos (ACI), la organización de los servicios de navegación aérea civiles (CANSO), la federación internacional de pilotos de líneas aéreas asociadas (IFALPA) y la Fundación de Seguridad de vuelo (FSF)

## **2. Estrategia global para la Seguridad Operacional**

El liderazgo de la seguridad requiere una comprensión de la situación, una aceptación de la responsabilidad, una comisión a la acción y las estrategias y los objetivos claros. Para Estados, el liderazgo de la seguridad operacional debe implicar el llevarla de la margen al centro para decididamente contribuir con la política y las guías de acción. Para la industria, debe ir más allá del diseño y de la tecnología y penetrar la gerencia y la cultura de la aviación. El logro de un sistema de seguro es la prioridad más alta de la aviación.

Últimamente, sin embargo, la aceptable o tolerable tasa de accidentes esta determinado por la percepción de las necesidades de seguridad por la sociedad y la comunidad internacional. Un riesgo Operacional aceptable esta relacionado con la confianza atribuida al sistema de aviación, el cual es minado cada vez que un accidente ocurre; por lo tanto, el desafío es llevar la actual baja tasa de accidentes aun nivel todavía mas bajo. Para lograr un próximo gran cambio en la dicha tasa, existe la necesidad de moverse mas allá del modelo tradicional de Gobierno/Industria, con su rol enfrentado de regulador y regulado. Se requiere un plan de acción de dimensión global, uno que claramente identifique los elementos de los papeles desempeñados del regulador y de la industria, mientras que acentúa su naturaleza complementaria. El plan debe permitir también el liderazgo y coordinación global del cual se carece actualmente en la seguridad operacional de la aviación.

## **3. La necesidad de una hoja de ruta global de la Seguridad Operacional de la aviación.**

Actualmente, la industria de la aviación adopta de alguna manera un acercamiento algo reactivo al manejo de la Seguridad Operacional. A menudo, el esfuerzo parece estar aplicado inconsistentemente y sin coordinación. La Hoja de Ruta Global de la Seguridad Operacional de

la Aviación (de ahora en adelante referido como Hoja de Ruta) es un plan de acción para el futuro de la industria de la aviación que adopta una aproximación pro-activa, en vez de reactiva, un acercamiento a la gestión de la seguridad operacional. La Hoja de Ruta en su diagrama y en el apéndice A, proporciona medios de asegurarse de que las iniciativas de seguridad operacional a través del mundo entreguen mejoras a la misma, gracias a la coordinación del esfuerzo, reduciendo la inconsistencia y la duplicación. La Hoja de Ruta debe incorporar un proceso para analizar los riesgos para dar prioridad a las mejores iniciativas.

#### **4. Metas y objetivos**

El Objetivo primario de la Hoja de Ruta es proveer un marco común de referencia para todos los asociados, incluyendo Estados, reguladores, operadores de aerolíneas, aeropuertos, fabricantes de aeronaves, asociaciones de pilotos, organizaciones de seguridad operacional, y proveedores de servicios de tránsito aéreo. La Hoja de Ruta coordinará y guiará las políticas de seguridad operacional y las iniciativas globales, así reducirá el riesgo de accidentes de la aviación comercial. Bajo este marco de referencia es críticamente importante el asegurar la vigilancia del progreso en los estándares de la seguridad operacional de la aviación evitando la duplicación del esfuerzo y estrategias no coordinadas. Es un plan de acción por un futuro pro-activo para la seguridad del transporte aéreo del mundo.

#### **5. Indicadores**

La Hoja de Ruta se basa en el mejoramiento continuo de nuestro sistema de la Seguridad Operacional de la Aviación. La información derivada con datos precisos es básica para el mejoramiento de cualquier sistema. Sin dicha información, un progreso efectivo es bloqueado. El desarrollo de un programa de recopilación de datos y análisis que involucre a todos los asociados es crítico. Para asegurar la disponibilidad de información precisa, los datos que se recauden en el sistema deben estar libres de influencia de la fuente. La protección de las fuentes de información relacionada con Seguridad Operacional debe estar garantizada para un efectivo sistema.

#### **6. Gestión de riesgo**

La Seguridad es esencialmente una expectativa de efectividad. Para que la Hoja de Ruta conduzca a una reducción global del riesgo de accidente en la aviación comercial, es importante desarrollarlo de manera que la efectividad pueda ser medida y usada para seguir la reducción definida en el riesgo esperado en el cercano y mediano plazo.

#### **7. La dimensión regional**

Por que el sistema de aviación es complejo, todas las partes de la industria deben trabajar juntas. La experiencia ha mostrado que las más exitosas iniciativas de seguridad de la aviación han resultado de la industria, reguladores, fabricantes y otras organizaciones trabajando juntas para resolver asuntos comunes de seguridad operacional. Los ejemplos de estas iniciativas reflejan la importancia de la dimensión regional que permiten una acción enfocada y combinada con la introducción de nuevas capacidades que puede conducir a la reducción significativa en el índice de accidentes.

## 8. Criterios de éxito.

La Hoja de Ruta debe reflejar las medidas ya en marcha. En la aplicación de la aproximación de los datos conductores, en el acercamiento a las regiones es importante no perder de vista las preocupaciones sobre la seguridad operacional ya en el horizonte. La perspectiva regional en seguridad es diferente de una región a otra, y seguramente de País a País en una región. Por lo que seguramente existirá la necesidad de romper las estrategias en sub-regiones o quizás en países individuales especiales. Lo más importante, es que la Hoja de Ruta no debería focalizarse solamente en los datos pasados sino en los riesgos futuros y el crecimiento de las regiones.

## 9. Áreas de focalización

En desarrollo de la Hoja de Ruta, las áreas claves han sido identificadas según el asociado que debe atenderlas para una exitosa implementación del plan. Los asociados se han dividido en tres grupos básicos, Estado, Industria y Región.

Para los Estados las áreas claves son:

- Inconsistente implementación de los estándares internacionales
- Inconsistente vigilancia operacional del marco regulatorio.
- Impedimentos para reportar los errores o incidentes.
- Inefectiva investigación de incidentes y accidentes

Para las Regiones, las áreas claves establecidas son:

- Inconsistente coordinación de los programas regionales.

Para la Industria, los factores claves son:

- Impedimentos para reportar y analizar errores e incidentes.
- Inconsistente uso de los sistemas de gestión de seguridad operacional.
- Inconsistente cumplimiento con los requerimientos regulatorios.
- Inconsistente adopción de las mejores prácticas de la industria.
- No alineamiento con las estrategias de la industria.
- Insuficiente número de personal calificado.
- Brechas en el uso de tecnología y ampliación de la seguridad operacional.

## 10. Comunicaciones

La Hoja de Ruta que ha sido presentada es un marco común de referencia para todos los asociados en el sistema de transporte aéreo, ha sido una herramienta de comunicación desde el comienzo entre todos los asociados.

Un sistema efectivo de comunicación es un elemento esencial para mejorar la seguridad operacional a través de la industria de la aviación. Esta traerá mejoras en la seguridad operacional a ser discutidas en una forma estructurada, y facilitará la creación y mantenimiento de una cultura de la seguridad operacional en todas las partes de la industria de la aviación, mientras al mismo tiempo permitirá a cada asociado entender el negocio y sus restricciones a lo largo del mismo.

**11. Conclusiones:**

La hoja de ruta contiene elementos que son dirigidos a OACI y a los Estados, otros que son dirigidos a la industria. Existe la necesidad de incorporar elementos de la Hoja de Ruta en los objetivos estratégicos de la OACI, el ISSG esta determinado a seguir su implementación y hay una necesidad de coordinar los futuros desarrollos con OACI.

Como prioridad, el ISSG desarrollará un plan de acción regional con énfasis en las regiones donde la asistencia claramente es necesaria. La implementación regional deberá hacer uso de los fondos, experiencia y recursos de otros Estados o de fuentes de financiación como el Banco Mundial.

El ISSG continuará trabajando con OACI y otros asociados para motivar a los Estados y a la industria a aceptar la responsabilidad de la implementación de todos los elementos de la Hoja de Ruta con el propósito de lograr una reducción del riesgo global de accidentes en la aviación comercial.

**12. Acción sugerida:**

Se solicita a la reunión que:

- a) Se reconozca la importancia de implementar la Hoja de Ruta que permita tratar las situaciones de seguridad operacional a corto, mediano y largo plazo y coordinar y guiar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional, proporcionando un marco común de referencia para todas las partes interesadas.
- b) Apoyar la iniciativa establecida respecto a la necesidad de una hoja de ruta para la seguridad aeronáutica determinada durante la reunión de consulta oficiosa de la Comisión de Aeronavegación de la OACI con la industria (mayo de 2005).
- c) Propender por el establecimiento de un plan para la implementación de la Hoja de Ruta en la región CAR/SAM.

FIN