

Alcanzan ambiciosos objetivos de GASP mediante progresos en iniciativas de cooperación regional y subregional

Recientes actividades AFI-RAN y RASG-PA logran éxitos sin precedentes

En los meses finales de 2008, la OACI y los socios del Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG) comenzaron a implantar activamente nuevos programas y estructuras de gobernanza para ayudar a los Estados a cooperar más efectivamente con respecto a la vigilancia y gestión más eficientes de sus programas de seguridad operacional de la aviación civil y desarrollo de infraestructura.

Estas iniciativas se fundamentan en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), que complementa los objetivos establecidos en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial (GASR). Conjuntamente, GASP y GASR plantean prioridades de seguridad operacional mundial para gobiernos, industrias y regiones, y proporcionan un proceso bien definido para

identificar brechas entre mejores prácticas y reducir la duplicación de esfuerzos en la implantación de planes de acción.

En este número, la *Revista* explora recientes novedades en las Regiones África (AFI) y Américas/Caribe (SAM y NACC) de la OACI que reflejan la aplicación actual de medidas prácticas para tratar preocupaciones importantes de seguridad operacional mundial. La OACI examinará con más detalle el alcance y las conclusiones de la Reunión AFI-RAN del año pasado en una revista especial titulada *Informe regional AFI* que se distribuirá en los próximos meses.



Dos de las más importantes novedades con respecto a los objetivos mundiales contenidos en el GASP de la OACI ocurrieron a fines de 2008. Este progreso se logró respectivamente en las Regiones África (AFI) y Américas/Caribe (NACC/SAM).

En la Región AFI, las actividades GASP/GASR avanzaron con enorme éxito en la Reunión regional de navegación aérea África/Océano Índico (AFI-RAN) sobre seguridad operacional y eficiencia de la aviación, celebrada en Durban, Sudáfrica, en noviembre pasado. Este evento elaboró pautas para crear nuevas iniciativas de cooperación regional entre varios organismos subregionales que han venido funcionando bajo los auspicios de los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) de la OACI.

Los resultados de AFI-RAN se basaron en las actividades de recientes talleres y reuniones celebradas en Addis Abeba, Abuja, Maputo, Ouagadougou, y Arusha, entre otros. El evento contribuyó a subrayar que las responsabilidades de aviación civil, especialmente con respecto a la vigilancia efectiva de la seguridad operacional y la implantación de infraestructura de navegación aérea más avanzada, pueden ser extremadamente onerosas para muchos Estados si se asumen individualmente. Actualmente se calcula, por ejemplo, que un 75% de los Estados de AFI no son capaces de reunir los recursos necesarios para poder desarrollar y gestionar un sistema efectivo y sostenible de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil.

El Comandante Haile Belai, Jefe del programa de implantación AFI de la OACI que se estableció para dar cumplimiento al más amplio plan AFI, señaló en una reciente entrevista de la Revista que muchos de estos pequeños Estados AFI sólo tienen unas pocas salidas con carácter cotidiano, mientras que países mayores — incluso algunos con muchos millones de habitantes, sólo presentan unas 20 o 30 salidas diarias.

En todos estos casos, las actividades de aviación civil sencillamente no se encuentran en un punto en que puedan generar el volumen de ingresos complementarios adecuados, Estado por Estado, para abarcar los costos de los tipos de recursos completos necesarios para los programas de seguridad operacional eficaces. En una era en que incluso una única investigación de accidentes puede incurrir en costos de decenas de millones de dólares, la necesidad de contar con estos tipos de programas regionales cooperativos se hace muy evidente muy rápidamente.

«El establecimiento de las nuevas iniciativas AFI y Pan American refleja la creciente tendencia hacia la regionalización de las iniciativas internacionales en seguridad operacional de la aviación civil. Los Estados de todo el mundo descubren que, reuniendo sus conocimientos y recursos aeronáuticos, pueden lograr reales mejoras de la seguridad operacional en forma oportuna y sostenible mediante la cooperación internacional», señaló Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la OACI.

En las Américas y el Caribe, la Reunión inaugural del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA),

celebrada a fines de 2008 en Costa Rica, reunió a participantes de Estados, industrias y organizaciones mundiales y regionales que representaron un nuevo nivel de coordinación verdaderamente *hemisférico*. El evento estableció al RASG-PA como foro principal en el hemisferio para tratar los riesgos de seguridad operacional con arreglo al GASR y servirá para asegurar la armonización y coordinación de los esfuerzos de mitigación de riesgos de seguridad adoptados en las Regiones Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica.

«Este evento preparó el terreno para la colaboración entre los participantes en la reducción de los peligros para la seguridad de la aviación» comentó la Directora Regional NACC de la OACI, Loretta Martin. «En el siglo XXI, el acceso a los vuelos seguros debería ser un derecho básico de los ciudadanos de todas partes, pero este derecho sólo puede ampliarse eficazmente cuando todos los participantes trabajan juntos en los desafíos más importantes — especialmente los relacionados con la seguridad operacional. El RASG-PA reunió a participantes de la industria, organizaciones internacionales y regionales, y administraciones de aviación civil (CAA), y se basó en la labor reflejada en la hoja de ruta y el GASP así como en nuevos datos de seguridad operacional presentados y evaluados en recientes talleres y seminarios».

La planificación de RASG-PA se concentra en eliminar la duplicación de esfuerzos y reducir los gastos en recursos humanos y financieros, que son extremadamente limitados en las Regiones Sudamérica, Centroamérica y Caribe. Todos los participantes procurarán encontrar fuentes de financiación alternativas de organizaciones que tengan claro

HOJA DE RUTA PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL DEL ISSG: 12 ÁREAS DE CONCENTRACIÓN

Los miembros del ISSG son: la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Airbus, Boeing, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA). La OACI también fue participante activo y esencial en todas las actividades de desarrollo de la hoja de ruta del ISSG.

Áreas de concentración para los Estados:

1. Aplicación inarmónica de las normas internacionales (OACI).
2. Vigilancia de reglamentación inarmónica.
3. Impedimentos para la notificación de errores e incidentes.
4. Ineficacia en la investigación de incidentes y accidentes.

Para las Regiones:

5. Coordinación inarmónica de los programas regionales.

Para la industria:

6. Impedimentos para la notificación y análisis de errores e incidentes.
7. Aplicación inarmónica de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).
8. Cumplimiento inarmónico de los requisitos reglamentarios.
9. Adopción inarmónica de las mejores prácticas de la industria.
10. Desfase entre las estrategias de seguridad operacional de la industria.
11. Número insuficiente de personal calificado.
12. Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional.



« El Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano — se concentra en eliminar la duplicación de esfuerzos y reducir los gastos en recursos humanos y financieros, que son extremadamente limitados en esta Región. Todos los participantes procurarán encontrar fuentes de financiación alternativas de organizaciones que tengan claro interés en reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en la Región, reduciendo así la necesidad de basarse solamente en los Estados para el financiamiento. »

**Loretta Martin,
Directora Regional NACC de la OACI**

interés en reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en la Región, reduciendo así la necesidad de basarse solamente en los Estados para el financiamiento.

La Hoja de ruta ISSG y el GASP de la OACI requieren que todos los participantes sigan un proceso lógico para tratar doce áreas principales atribuibles a los Estados, regiones e industrias, respectivamente, de modo que las regiones siempre inviertan su energía en los sectores más críticos (véase recuadro ISSG, página 14). La Hoja de ruta proporciona métricas mediante proyectos explícitos que permiten mejoras gestionadas y canalizan los esfuerzos mediante mecanismos existentes y no nuevas burocracias.

La participación de la industria en la Hoja de ruta es esencial y comprende líneas aéreas, explotadores, aeropuertos, ANSP, organizaciones de mantenimiento y reparación (MRO) y fabricantes. Martin destacó la utilidad de contar con áreas de concentración claramente identificadas en la Hoja de ruta cuando los miembros del RASG-PA se reúnan para encarar su programa.

«Mi propia observación es que, aunque existe algún grado de superposición en los regímenes actuales de seguridad operacional y desarrollo, también hay ciertas brechas — por ejemplo, entre las actividades de navegación aérea y de seguridad de vuelo», continuó Martin. «El RASG-PA ayudará a minimizar éstas y otras diferencias concentrándose en las doce áreas principales de la Hoja de ruta».

Varios funcionarios de los Estados miembros de la OACI fueron elegidos en la reunión RASG-PA como miembros de su Comité Ejecutivo de Dirección (ESC).

El Teniente Coronel Oscar Derby, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica, fue electo primer Presidente de RASG-PA, y otros dignatarios en aviación de Brasil, Costa Rica, Chile y EUA actuarán como Vicepresidentes de RASG-PA y el ESC.

Organizaciones internacionales, como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos



Participantes en la pionera reunión del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) en Costa Rica, noviembre de 2008. Dirigiéndose a los participantes de la OACI, Estados, interesados aeronáuticos y de la industria, el Presidente del Consejo de la OACI Roberto Kobeh González señaló que:

«El establecimiento de las nuevas iniciativas AFI y Pan America refleja la creciente tendencia hacia la regionalización de las iniciativas internacionales de seguridad operacional de la aviación civil. Los Estados de todo el mundo descubren que, reuniendo sus conocimientos y recursos aeronáuticos, pueden lograr reales mejoras de la seguridad operacional en forma oportuna y sostenible mediante la cooperación internacional».

(ACI), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación aérea (COCESNA), así como la Administración Federal de Aviación (FAA) de EUA y los fabricantes Airbus y Boeing, también integrarán el ESC de RASG-PA para ayudar a establecer el mayor nivel de coordinación y colaboración posible.

«Algunos de los procesos más importantes en seguridad operacional de la aviación civil se han logrado cuando gobierno e industria trabajan juntos para identificar posibles peligros para la seguridad operacional y para mitigar riesgos a un nivel aceptable», añadió Kobeh González.

El espíritu de esta observación fue firmemente apoyado por Loretta Martin. «Este grupo está orientado a los resultados»,

comentó Martin. «Seremos un foro para la implantación rápida, eficiente y rentable de iniciativas de la Hoja de ruta a corto, mediano y largo plazo para todos los participantes. El RASG-PA determinará problemas e identificará prioridades para lograr la implantación del GASR con planes de acción claramente definidos por los participantes».

Representantes de varios grupos regionales y subregionales de seguridad operacional también concurren a la reunión RASG-PA y compartieron valiosa información en la materia, entre ellos la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), el Sistema de vigilancia de la seguridad y protección de la aviación en el Caribe (CASSOS), y la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA).

Durante RASG-PA/1, los participantes completaron un análisis de faltantes para la implantación de sistemas de gestión de la

SAFETY. SECURITY. PEACE OF MIND.™

seguridad operacional (SMS). Miembros del Comité de dirección utilizaron esta información para determinar los requisitos de implantación y elaborar un plan para el desarrollo de programas SMS en toda la región aprovechando las sinergias de todos los países y participantes de la industria involucrados realizando seguimiento de las amplias actividades de instrucción y seminarios previamente realizados en la región tanto por la OACI como por miembros del ISSG.

El Jefe de la Sección de seguridad de vuelo (FLS) de la OACI, Mitchell Fox, que también concurrió a la reunión RASG-PA y ha estado participando en teleconferencias regulares con miembros del Comité de dirección en las semanas subsiguientes, expresó claramente su emoción por verse involucrado en este evento verdaderamente «hemisférico», pero fue el tema del SMS lo que constituyó la base de nuestra conversación.

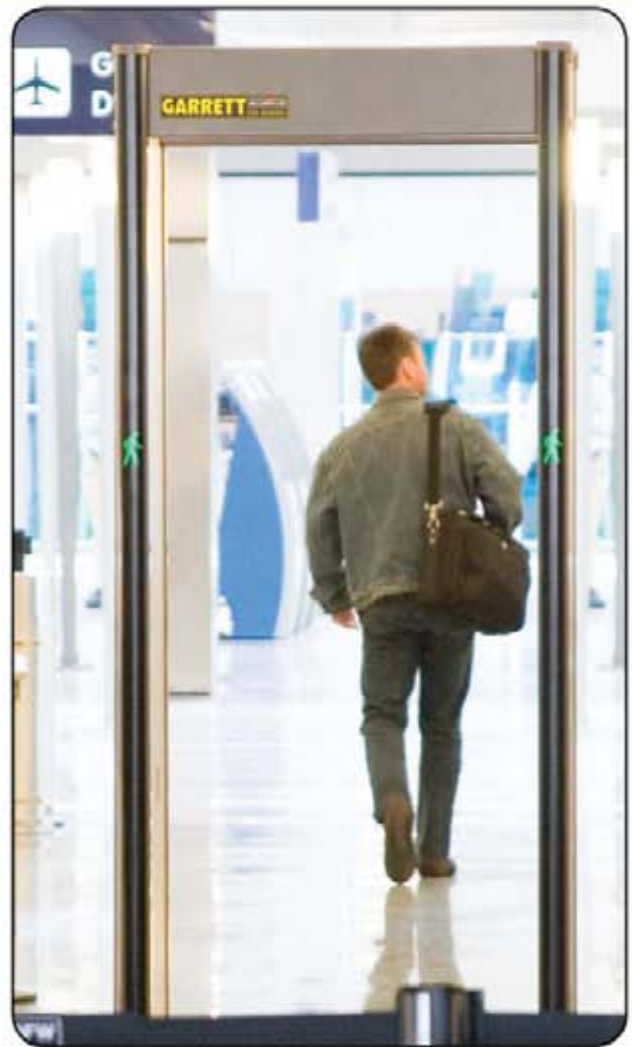
«La aplicación Pan American del más refinado marco de implantación del SMS se ha establecido actualmente para 2010, y esto todavía representa un enorme desafío para industria y gobiernos», comenzó Fox. «En la más reciente conversación que mantuve con el Comité de dirección obtuvimos muy buenas noticias del representante de Boeing sobre una compañía con contactos aeronáuticos que ha desarrollado un sistema muy perfeccionado para implantar SMS en sus operaciones de aviación. Señaló que estaban dispuestos a donar gratuitamente dicho sistema al RASG-PA para que pueda ayudar a todos los participantes pertinentes a enfrentar y superar este importante desafío».

Fox prosiguió comentando sobre la importante función de la OACI como «red muy bien equipada» para la conexión, comunicación y cooperación entre participantes y Estados. En las primeras conversaciones anteriores a la Hoja de ruta y al GASP entre la organización y grupos de la industria, se había alcanzado la fuerte conclusión de que sus actividades en esa oportunidad hacían un uso ineficaz de los limitados recursos.

Este trabajo preliminar allanó el camino, primero para la hoja de ruta y el GASP y ahora para iniciativas regionales más específicas, avanzando más allá del establecimiento de prioridades e iniciando la implantación real de claros planes de acción.

«Cuando se presenta un enfoque estructurado que tiene sentido para gobiernos e industria, y se proporciona un proceso lógico para revelar las deficiencias en diversas iniciativas mundiales en seguridad operacional, se hace mucho más simple para Estados y participantes cooperar con un grado de eficacia que fue alguna vez un distante objetivo en nuestros horizontes», señaló Fox.

«En mi opinión, el éxito a que conducirá esta iniciativa es precisamente la razón por la cual la gente quiere trabajar en aviación internacional, para comenzar». ■



▲ PD 6500/™ walk-through metal detector



▲ SuperScanner®

**Garrett Is The Global
Leader For Walk-Through,
Hand-Held and Ground
Search Metal Detection
Products And Training**



Call or visit us online for more product information!

800-234-6151 • 972-494-6151

Email: security@garrett.com



GARRETT™
METAL DETECTORS
www.garrett.com