

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/25
24/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 5 del
Orden del Día: Seguridad Operacional

Cuestión 5.4 del
Orden del Día: Seguridad Operacional en la Región Latinoamericana (ALTA e IATA).

(Nota de estudio presentada por ALTA e IATA)

Antecedentes

1. La seguridad es la prioridad más alta en la aviación. Las últimas estadísticas de seguridad aérea muestran que, si bien ha habido algunas mejoras en los índices de seguridad, las desigualdades entre las normas de seguridad en todo el mundo y dentro de la región de América Latina y el Caribe siguen siendo muy significativa.
2. Los años 2010 y 2009 fueron muy buenos para la seguridad en América Latina y el Caribe. Adicionalmente, no hubo accidentes o pérdidas de casco que involucraran líneas aéreas miembros de ALTA e IATA durante esos dos años. El año 2008, sin embargo, fue completamente diferente. Dos pérdidas de casco en la región produjeron un récord de seguridad de 2,55 pérdidas de casco por millón de sectores. Estos números fueron un fuerte contraste con el promedio del mundo en 2008 de 0,81 pérdidas de casco por millón de sectores, con América Latina reportando un récord de seguridad peor que Europa, Norteamérica, Asia, África y Oriente Medio. Es evidente que tenemos que seguir la tendencia positiva de los últimos 2 años.
3. Algunos factores que contribuyen a aumentar el riesgo de accidentes en la región son: infraestructura deficiente, uso ineficiente de la tecnología, falta de estándares mundiales, falta de recursos gubernamentales para la vigilancia de la seguridad, y falta de inversión en entrenamiento. En América Latina, los principales elementos durante los últimos años han sido las aproximaciones inestables y las salidas de pista.
4. Las Aerolíneas miembros de ALTA e IATA se han fijado la meta de eliminar por completo estos riesgos en la región. ALTA está trabajando estrechamente con sus miembros, los gobiernos y organizaciones de la industria para hacer frente a estos problemas de manera proactiva.

Nuestro objetivo es que las compañías de América Latina y el Caribe iguallen o superen el nivel de seguridad de los EE.UU. para el año 2014.

5. Una medida concreta que ha tomado tanto ALTA como IATA con este fin es que a contar de comienzos de 2009 se hizo obligatorio que todos sus miembros contaran con la certificación IOSA. Nos complace saber que la CLAC también busca que la auditoría IOSA sea un requisito para todas las compañías aéreas hacia, desde o dentro de América Latina. Brasil, Chile, Costa Rica, Panamá y México ya están utilizando esta condición con el objeto de complementar las capacidades de vigilancia.

6. Con el fin de ayudar a sus miembros, ALTA creó el Plan de Cumplimiento IOSA (IOSA Fulfillment Plan – IFP), un programa que provee asistencia financiera y técnica para miembros potenciales e interesados en obtener la certificación IOSA. Como parte del programa, ALTA asigna un miembro certificado IOSA de ALTA para guiar a cada aerolínea del IFP durante el proceso.

7. ALTA también ha estado muy involucrada y apoya firmemente las actividades del Grupo Regional de Seguridad Aérea-Pan América (RASG-PA), del cual es co-presidente. Este grupo reúne a los principales actores de la industria (OACI, Autoridades de Aviación Civil, fabricantes – Boeing y Airbus–, ATA, IFALPA, IFATCA, ACI, ACI-LAC, FAA, CAST y otros) para hacer frente a las principales áreas de preocupación en la región de una manera coordinada y eficaz. El RASG-PA está trabajando progresivamente para inculcar los cambios culturales y legales necesarios como consecuencia de la implementación de SMS (Safety Management Systems) y SSP (State Safety Programme). Estos programas proporcionan un flujo eficaz de información sobre los riesgos, y cumplen un rol vital para garantizar evaluaciones continuas de la seguridad y corrección de cualquier deficiencia identificada. Es fundamental que esta información sea utilizada solamente para el propósito de mejora de la seguridad y no para otros fines, o en forma punitiva, que pudieran obstaculizar el flujo continuo.

8. ALTA e IATA, junto con los demás miembros del RASG-PA, están alentando activamente a los gobiernos a adoptar cambios legislativos en apoyo de lo que se llama una "cultura justa", que promueva la apertura de los sistemas de información y proteja los datos recogidos con la única finalidad de mejorar la seguridad.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

9. Trabajar para que los gobiernos de cada Estado reinviertan en el sector (en infraestructura, direcciones de aviación civil, aeropuertos y otros) los fondos recaudados a través de impuestos, gravámenes y derechos de los pasajeros y la industria.

10. Apoyar el requerimiento de la certificación IOSA para el funcionamiento de las compañías aéreas en la región, siguiendo el camino de Brasil, Costa Rica, Chile y México.

11. Considerar posibles cambios en la legislación y regulaciones para proteger la información sin la imposición de sanciones a las compañías aéreas ni a los miembros de la tripulación con el fin de facilitar una mejor investigación y el flujo de información para la prevención de accidentes.

