

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/35-NE/04  
24/08/15

**TRIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/35)**

(Lima, Perú, 26 y 27 de agosto de 2015)

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Seguridad Operacional**

**Cuestión 5.6 del  
Orden del Día:**

**Propuesta de encuesta sobre accidentología en la aviación general**

(Nota de Estudio presentada por Argentina)

**Antecedentes**

1. Teniendo en cuenta que tanto en la reunión del GEPEJTA/32 (La Habana, Cuba, marzo de 2014) y en la reunión del GEPEJTA/33 (Lima, Perú, julio de 2014), la República Argentina presentó las Notas de Estudio NE/20 y NE/21 relacionadas con la activación del tratamiento de temas de estudio vinculados con las organizaciones de investigación de accidentes e incidentes aéreos.
2. Que desde el GEPEJTA/32 (La Habana, Cuba, marzo de 2014) se solicitó la constitución de un Grupo Ad Hoc a los fines de trabajar sobre este subtema, dentro de la Macrotarea de Seguridad Operacional liderada por la República Federativa de Brasil.
3. Que, en este orden de ideas, el grupo de expertos entendió conveniente que se reúnan los especialistas de Brasil y Argentina para evaluar y definir los términos de referencia de este grupo ad hoc y realizar los aportes necesarios para concluir sobre la conveniencia de una eventual organización regional sobre investigación de accidentes de aviación civil
4. Asimismo, la República Argentina tomó nota de los aportes realizados por los expertos de la República de Chile y de la Federal Aviation Administration (FAA) en el GEPEJTA/33 (Lima, Perú, julio de 2014).
5. Este tema también ha sido tratado en el marco de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (OACI, Montreal, Canadá, 2 al 5 de febrero de 2015) donde la República

Argentina presentó una Nota de Estudio (WP/42) que fuera apoyada por Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Bolivia, Guayana, Venezuela y Surinam.

6. El motivo de aquella presentación obedeció al análisis de los resultados obtenidos en el marco de las actividades del programa regional de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) pues en aquel estudio se detectó que en los estados SAM la investigación de accidentes continúa siendo el área con menor aplicación eficaz (EI) respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional con el **69.64%** de cumplimiento.

7. De las conclusiones de la referenciada Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional surge como favorable el arbitrio de los medios necesarios para profundizar el estudio de las ventajas de las organizaciones regionales de investigación de accidentes y la tendencia a la constitución de las mismas.

8. Referente a la conformación de un organismo regional de investigación de accidentes e incidentes de aviación, la oficina Regional de OACI Sudamérica llevo adelante 2 reuniones con todos los organismos AIG de la Región Sudamericana, la reunión AIG-SAM/01 en marzo del 2014 (Lima, Perú) y la AIG-SAM/02 en junio del 2015 (Buenos Aires, Argentina). En la primera reunión todos los Estados acordaron trabajar para la conformación un Mecanismo Regional de Cooperación AIG como una de las formas de una RAIO, ya en la segunda reunión quedo conformado el Mecanismo Regional de Cooperación AIG, llamado ARCM.

9. Entre uno de los objetivos de este mecanismo es la bajar la tasa de accidentes e incidentes en todos los segmentos de la aviación, través de las recomendaciones oportunas y eficaces surgidas de la investigación de accidentes e incidentes.

### **Análisis**

10. Como fuera expresado en los numerales 5, 7 y 8 de la presente, durante Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (OACI, Montreal, Canadá, 2 al 5 de febrero de 2015) y de acuerdo al resultado de aquella conferencia, podemos concluir que estamos frente a un tema de suma importancia que requiere la cooperación de los Estados en todas sus expresiones.

11. Atento a que, de conformidad a sus estatutos, uno de los objetivos de la CLAC es fomentar dicha cooperación se considera necesario definir y activar las tareas del Grupo Ad Hoc, dentro de la Macrotarea de Seguridad Operacional.

12. Que tales tareas, en pos de no superponer esfuerzos, no deben confundirse con las desarrolladas en las Oficinas Regionales de OACI, ni con las del programa regional de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), ni con las desarrolladas por COCESNA, el ARCM o por terceros Estados.

13. Qué asimismo, dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional se ha insistido sobre el estudio de los accidentes en la aviación de transporte comercial, pero, sin embargo, debemos tener en cuenta el universo de la aviación general y particularmente el de trabajo aéreo.

14. Que no obstante, en pos de la cooperación entre Estados, resulta necesario sumar esfuerzos para alcanzar los objetivos de reducción de la tasa de accidentes en todos los segmentos de la aviación civil y fortalecer las capacidades de las organizaciones de investigación de accidentes de aviación civil.

15. Por lo expuesto creemos conveniente que el grupo Ad Hoc, dentro de la Macrotarea de seguridad operacional y en pos de la cooperación entre Estados, realice los aportes necesarios para fortalecer el diagnóstico de la situación en la región.

16. Atento a que especialistas argentinos vienen trabajando en la actualización de encuestas de diagnóstico sobre las capacidades de las organizaciones nacionales de investigación de accidentes, en el marco de la Oficina Sudamericana de la OACI, ARCM y que se ha detectado que resulta necesario relevar otro tipo de información, a los fines de sumar esfuerzos y obtener un mejor diagnóstico a la mayor brevedad posible, se propone que la CLAC coopere con el ARCM recientemente constituido, aportando la encuesta diseñada por el grupo Ad Hoc.

### **Medidas Propuestas**

17. La República Argentina propone al Grupo de Expertos, como primera tarea, la realización de medidas que permitan colaborar con el Mecanismo Regional de Cooperación AIG, con un mejor diagnóstico del estado actual de las organizaciones nacionales de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

18. A tal fin la se presenta en el adjunto A el diseño de una Encuesta que revelara datos que coadyuven a tal diagnóstico y permita a la CLAC cooperar con el ARCM, poniendo a disposición de este mecanismo la encuesta propuesta y el grupo Ad Hoc para colaborar en el análisis de la información obtenida y las propuestas tendientes a mejorar la seguridad operacional en la región.

19. Se pone a consideración del Grupo de expertos de la CLAC, evaluar la posibilidad de ser miembro del ARCM en calidad de Observador a los fines de colaborar en forma directa en lo referente a la investigación de accidentes e incidentes de aviación a través del grupo Ad Hoc.

### **Conclusión**

20. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la Nota de Estudios presentada y a aprobar la propuesta realizada.

21. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento del diseño de la Encuesta presentada en el adjunto A y aprobar la propuesta realizada.

**ENCUESTA REFERENTE A LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES EN LA REGION**

A.1 Introducción

A.1.1 En conformidad con los objetivos de GASP y las metas trazadas por el Mecanismo de Cooperación Regional AIG (ARCM) de la región Sudamericana y fundamentalmente en la que:

- ✓ Las autoridades de investigación de accidentes deben contribuir en forma proactiva, mediante la emisión de recomendaciones oportunas y eficaces, las cuales surgen de la identificación de fallas latentes del sistema, durante el proceso de investigación y el seguimiento de su aplicación, tendientes a reducir el índice de accidentes e incidentes. Especialmente en los segmentos de aviación menor de transporte aéreo comercial, aviación general y aviación de trabajos aéreos.

A.2 Desarrollo

A.2.1 Ante el desafío planteado, vemos la necesidad de realizar un diagnóstico que nos permita conocer la situación real en el área AIG, investigación de accidentes e incidentes, en el segmento de aviación general y de allí en más poder delinear un plan de acción que permita a las autoridades AIG tener un rol proactivo y participativo en la contribución a la Seguridad Operacional trabajando en un espacio colaborativo con las CAA, prestadores de servicios, etc.

A.2.2 Encuesta a las Autoridades de investigación y a las CAA si corresponde:

	Autoridad de Investigación de accidentes e incidentes	
1	Cuantos Accidentes de aviación han tenido en los últimos 5 años. Discriminadas en aeronaves con un MTOW > 2250 kg y < 2250 kg	>2250Kg<2250 kg 2010 2011 2012 2013 2014
2	Cuantos Incidentes graves de aviación han tenido en los últimos 5 años. Discriminadas en aeronaves en aeronaves con un MTOW > 2250 kg y < 2250 Kg	>2250Kg<2250 kg 2010 2011 2012 2013 2014
3	Cuantos Incidentes graves de aviación han tenido en los últimos 5 años. Discriminadas en aeronaves en aeronaves con un MTOW > 2250 kg y < 2250 Kg	>2250Kg<2250 kg 2010 2011 2012 2013 2014
4	Discriminación de sucesos de la Aviación Aero comercial Regular	ACCID INCID Graves INCID
5	Discriminación de sucesos de la Aviación Aero comercial No regular	ACCID INCID Graves INCID

6	Discriminación de sucesos de la Aviación General Trabajo agrícola	ACCID INCID Graves INCID
7	Discriminación por causa de los accidentes, incidentes graves e incidentes en la aviación de trabajo agrícola. (discriminar en forma de porcentaje)	Técnicas- Operativas ACCID INCID Graves INCID
8	Discriminación de sucesos de la Aviación General Vuelos de Instrucción	ACCID INCID Graves INCID
9	Discriminación por causa de los accidentes, incidentes graves e incidentes en los vuelos de instrucción.	Técnicas- Operativas ACCID INCID Graves INCID
10	Discriminación de destinatarios de recomendaciones	CAA Propietarios y explotadores Escuelas de vuelo Pilotos TAR
12	Del total de recomendaciones realizadas en el período 2010-2014, cuantas recomendaciones se hicieron en forma anticipada. (en forma de porcentaje)	
13	La autoridad de investigación tiene implementado un sistema de seguimiento de las recomendaciones que realizó.	
14	La Autoridad de investigación ha desarrollado un procedimiento para el intercambio de información con el SSP del Estado en ambos sentidos.	
15	Cree que contribuiría a la Seguridad Operacional compartir las recomendaciones a nivel regional cuando sean aplicables.	
16	La autoridad de investigación es responsable de la prevención de accidentes de aviación del Estado.	
17	La autoridad de investigación aplica un modelo sistémico en el proceso de investigación de accidentes e incidentes.	
18	En el plan de instrucción para pilotos en etapa de formación: pilotos privados de Avión, Helicópteros, planeador, etc., tienen previsto la asignatura Sistema de Gestión de la Seguridad.	
19	A las escuelas de vuelo se le exige un Sistema de Gestión de la Seguridad, aplicable a su estructura.	
20	A las empresas de trabajo agrícola se les exige un Sistema de Gestión de la Seguridad, aplicable a su estructura.	