

Boletín de seguridad operacional



SISTEMA DE NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA (SINOV)

A fin de mantener los riesgos para la seguridad operacional en un nivel aceptable con niveles de actividad más elevados, las prácticas modernas de gestión de la seguridad operacional están dejando de actuar por reacción, para actuar de un modo más preventivo. Además de un marco sólido de leyes y requisitos reglamentarios basados en los SARPS de la OACI, y de hacer cumplir esos requisitos, existen varios otros factores que se consideran efectivos para la gestión de la seguridad operacional. Uno de ellos es la creación de sistemas para recopilar, analizar y compartir datos relacionados con la seguridad operacional provenientes de operaciones normales.

El Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP) ha establecido políticas y objetivos de seguridad operacional. Para estos fines, la Dirección General de Aeronáutica Civil se compromete, entre otros, a:

- Establecer un sistema efectivo de notificación obligatoria, **voluntaria** y confidencial, así como adecuadas y eficientes comunicaciones de la seguridad operacional.
- Fomentar un sistema de notificación abierta y adoptar las medidas necesarias para la protección de los datos recolectados, con el único fin de mejorar la seguridad operacional.

El objetivo clave del sistema de notificación voluntaria y confidencial del Perú es mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la recopilación de informes sobre deficiencias reales o posibles de la seguridad operacional que, de lo contrario, podrían no informarse mediante otros canales. Tales informes pueden implicar los sucesos, los peligros o las amenazas pertinentes a la seguridad operacional de la aviación.

Este sistema no elimina la necesidad de la notificación obligatoria de accidentes e incidentes con aeronaves, según las regulaciones existentes. Se alienta a que los notificadores usen el sistema de notificación voluntaria del SMS interno de su organización, donde corresponda, a menos que no tengan acceso a tal sistema o que el incidente o peligro se considere que va más allá del alcance del ámbito de la organización. Por favor, notificar en: <http://sinov.mtc.gob.pe>

Contenido

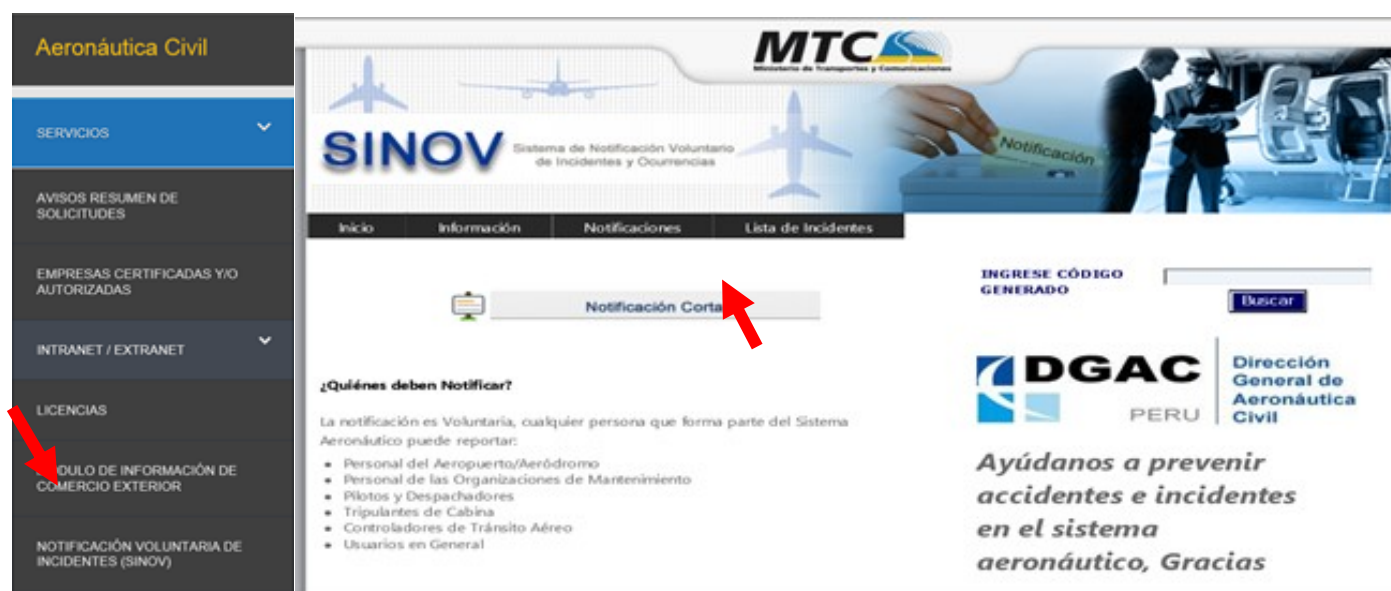
SINOV.....	1
SSP.....	2
Enmienda a Doc. 9284.....	3
El virus del Zika y la aviación.....	4
Programa Ejecutivo en Gestión de la Aviación Civil.....	5

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO PERUANO (SSP)

Para la Dirección General de Aeronáutica Civil, el nivel inicial aceptable de desempeño de seguridad operacional implica que los proveedores de servicios aeronáuticos (PSA) cumplan con las normas aeronáuticas nacionales e implanten un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) que permita:

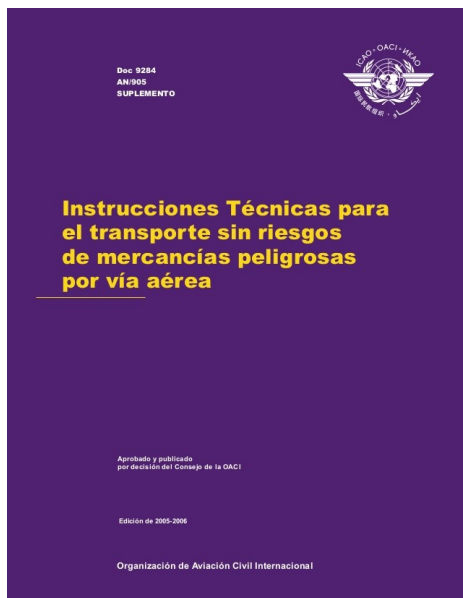
- Identificar los peligros de seguridad operacional.
- Asegurar que se aplican las medidas correctivas y preventivas necesarias para mantener un nivel de desempeño aceptable para la DGAC.
- Prever una supervisión permanente y una evaluación periódica del nivel de desempeño de seguridad operacional.
- Tener como meta mejorar continuamente la performance global del SMS.

El Sistema de Notificación Voluntario de Incidentes y Ocurrencias de la DGAC - SINOV proporciona a sus usuarios un canal directo y efectivo para comunicar toda situación que afecta la seguridad operacional.



La información contenida en las notificaciones voluntarias se recopila, procesa, analiza y almacena con el fin de prevenir accidentes y la repetición de incidentes. Su intención no es determinar culpas o responsabilidades.





Documento 9284 de la OACI

ENMIENDA DE LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA (DOC 9284) RELATIVA A LA PROHIBICIÓN DEL TRANSPORTE DE BATERÍAS DE ION LITIO COMO CARGA EN LAS AERONAVES DE PASAJEROS Y OTRAS MEDIDAS MITIGADORAS PARA AERONAVES DE CARGA

El Consejo de la OACI ha aprobado enmiendas a la edición 2015-2016 de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Instrucciones Técnicas, Doc. 9284), a fin de prohibir el transporte de baterías de ion litio como carga en las aeronaves de pasajeros e incorporar otros requisitos para mitigar los riesgos que plantean las baterías de litio en las aeronaves de carga. El Consejo también aprobó enmiendas del Suplemento de las Instrucciones Técnicas (Doc. 9284SU), con el propósito de introducir orientación para los Estados sobre el transporte de baterías de litio. Las enmiendas figuran en las adendas 3 y 4 de las Instrucciones Técnicas y en la adenda del Suplemento de las Instrucciones Técnicas, cuya fecha de aplicación fue el 1 de abril de 2016. Estas figuran en la siguiente dirección electrónica: www.icao.int/safety/DangerousGoods

Prohibición del transporte de baterías de litio como carga en las aeronaves de pasajeros

En la edición de 2015-2016 de las Instrucciones Técnicas se introdujo la prohibición de transportar ONU 3090 – Baterías de metal litio como carga en aeronaves de pasajeros, luego de haber llevado a cabo ensayos que demostraron que los sistemas de protección contra incendios de los compartimientos de carga de las aeronaves no pueden controlar incendios por metal litio. La prohibición para el transporte de ONU 3480 – Baterías de ion litio tuvo lugar en respuesta a ensayos más recientes que demuestran que un incendio relacionado con bultos de alta densidad de ONU 3480 puede superar la capacidad de los sistemas de protección contra incendios de los compartimientos de carga de las aeronaves (véase EB 2015/48). La prohibición tiene por objeto servir de medida temporal hasta que se implanten controles para establecer un nivel aceptable de seguridad operacional. Los controles que necesitarían ponerse en práctica, a fin de considerar la supresión de la prohibición, incluyen una norma basada en las características funcionales de los embalajes. A solicitud de la OACI, la SAE Internacional estableció un comité para elaborar dicha norma y su preparación está actualmente en curso.

Cabe precisar que la prohibición se aplica a las baterías de litio embaladas solas, y no a las baterías de litio embaladas con un equipo o instaladas en un equipo. Se aplica a las baterías de litio transportadas como carga y no a las baterías de litio transportadas por los pasajeros y la tripulación. Aunque puede estar estibado en el compartimento de carga de una aeronave, el equipaje no se considera como carga para los propósitos de las Instrucciones Técnicas. Los pasajeros y la tripulación pueden seguir transportando baterías de litio en las aeronaves, de conformidad con la Parte 8 de las Instrucciones Técnicas.

Otros requisitos para mitigar los riesgos de las baterías de litio transportadas como carga en las aeronaves de carga

Estos incluyen el transporte de todas las baterías de ion litio con un estado de carga no superior al 30% de su capacidad nominal, y limitar la cantidad de embalajes de ion litio o metal litio expedidos de acuerdo con la Sección II de las Instrucciones de Embalaje 965 o 968 de las Instrucciones Técnicas.

Si bien estas medidas mejoran de manera importante la seguridad operacional, no eliminan todos los riesgos y deberían combinarse con otras estrategias mitigadoras como parte de un enfoque de seguridad operacional de varios niveles.

La OACI exhorta a los Estados a asegurarse de que los explotadores de carga lleven a cabo evaluaciones de riesgos de seguridad operacional, a fin de determinar si pueden manejar los riesgos y, en caso afirmativo, cómo lo harían. Deberían identificarse, como mínimo, los criterios enumerados en la Adenda del Suplemento de las Instrucciones Técnicas como parte de una evaluación de riesgos de seguridad operacional. Los explotadores que previamente hayan llevado a cabo esa evaluación, deberían revalorarla a la luz de un posible aumento de las cantidades de baterías de litio que se ofrezcan para su transporte en aeronaves de carga, como resultado de la prohibición impuesta a las aeronaves de pasajeros.



Lithium Battery Changes



Batería ion – litio.



EL VIRUS DEL ZIKA Y LA AVIACIÓN

El 1 de febrero de 2016, la enfermedad por el virus del Zika fue declarada emergencia internacional de salud pública por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Treinta y tres Estados han notificado la circulación autóctona del virus del Zika. También hay indicios indirectos de transmisión local en otros seis Estados.

Este virus se transmite principalmente por la picadura del mosquito Aedes infectado. Usualmente se manifiestan síntomas leves en el adulto, pero el 80% de los afectados no presenta ningún síntoma. No obstante, se ha observado una relación entre el virus del Zika, anomalías congénitas y trastornos neurológicos, aunque no se ha demostrado una relación causal.

La OACI está colaborando con la OMS para asegurar que el sector de la aviación contribuya a minimizar el riesgo de propagar la enfermedad internacionalmente y de que los viajeros, especialmente las mujeres que podrían estar embarazadas, se infecten. Las autoridades normativas deberían, por lo tanto, mantenerse en estrecho contacto con el “Coordinador Nacional del Reglamento Sanitario Internacional” de su Estado, para obtener información actualizada sobre los riesgos de salud pública nacionales, a medida que evoluciona la enfermedad. Esto permitirá que se implemente una acción colaborativa entre los sectores de la aviación y de salud pública.

La información pertinente de salud pública sobre el virus del Zika debería diseminarse entre las partes interesadas de la aviación en el Estado. En el sitio web de la OMS se publicaron orientaciones sobre la desinsectación de las aeronaves (eliminación de insectos mediante el uso de insecticidas). El Anexo 5 del Reglamento Sanitario Internacional exige que los aeropuertos internacionales elaboren programas para controlar vectores (tales como el mosquito Aedes) hasta una distancia mínima de 400 metros de las zonas en las que pueden encontrarse viajeros y carga.

OACI ha instado a los Estados afectados o a los que pueden afectarse por el virus de Zika a que se aseguren de que la autoridad competente cuenta con esos programas y de que estos son efectivos.

Referencias

a) Orientaciones de la OMS sobre el virus de Zika, la desinsectación de las aeronaves y el control del mosquito: www.who.int/ihr/ports_airports/zika-aircraft-disinsection/en/

b) Informe sobre la situación del Zika: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/204348/1/zikasitrep_5Feb2016_eng.pdf?ua=1

c) Guía de higiene y saneamiento de los transportes aéreos: www.who.int/water_sanitation_health/publications/aviation_guide/es/

d) Guía de la OMS sobre los insecticidas para la desinsectación de aeronaves: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44836/1/9789241503235_eng.pdf / <http://www.who.int/ipcs/publications/ehc/ehc243.pdf?ua=1&ua=1>



LANZAMIENTO DEL PROGRAMA CONJUNTO DE LA OACI Y LA UNIVERSIDAD CONCORDIA PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO EJECUTIVO EN GESTIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

La Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) se ha asociado con el John Molson School of Business de la Universidad Concordia (Montreal, Canadá) para lanzar un programa de certificado ejecutivo en Gestión de la Aviación Civil, con efecto a partir del 18 de abril de 2016.

El objetivo de este programa es perfeccionar las competencias de gestión del personal cualificado de la comunidad de la aviación civil y, al mismo tiempo, promover las mejores prácticas de desarrollo de los recursos humanos y las actividades de instrucción en aviación a escala mundial.

Para complementar las actividades de instrucción en aviación actuales de la OACI, el programa se diseñó para profesionales y administradores del sector de la aviación que buscan la excelencia y se han comprometido a liderar sus organizaciones más eficientemente en la red de cooperación mundial.

El programa se impartirá a un nivel equivalente al de un programa de estudios superiores y constará de tres certificados:

- Certificado en Gestión Estratégica: 18 de abril al 27 de mayo de 2016 (6 semanas de duración).
- Certificado en Gestión de Recursos Humanos: cuarto trimestre de 2016 (6 semanas de duración).
- Certificado en Planificación Empresarial y Toma de Decisiones: primer trimestre de 2017 (6 semanas de duración).

(Continúa en la página siguiente)



El objetivo de este programa de gestión centrado en la aviación es perfeccionar las competencias de gestión del personal cualificado de la comunidad de la aviación civil.



Al completarse con éxito los tres programas, los participantes obtendrán un Certificado Ejecutivo en Gestión de la Aviación Civil.

Los cursos se impartirán empleando un formato híbrido que combine sesiones en aula y aprendizaje electrónico, permitiendo que los participantes cumplan con sus responsabilidades de carrera. Las sesiones en aula tendrán lugar en centros de instrucción de la red mundial de instrucción en aviación de la OACI para facilitar la participación de los Estados miembros de la OACI y la industria de la aviación, y mantener las tarifas de los cursos a un nivel razonable.

En vista del alcance del programa, se invita a los profesionales y administradores de las Administraciones de Aviación Civil (AAC), líneas aéreas, explotadores de aeródromos, y demás proveedores de servicios que



deseen obtener detalles sobre la inscripción en línea, a dirigirse al sitio web del programa:

<http://www.concordia.ca/jmsb/programs/executive-centre/aviation-management-institute/civilaviation-executive-certificate.html>

PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL - SSP

Curso de Seguridad Operacional para los Proveedores de Servicios Aeronáuticos en la ciudad de Pucallpa.

Pucallpa

Fecha: 4 de abril de 2016

Lugar: Hotel Las Américas

Duración: 5 días

Dirigido a los siguientes Proveedores de Servicios Aeronáuticos de la zona:

- Operadores aéreos
- Organizaciones de mantenimiento
 - Servicio ATS
- Explotador de aeródromo
- Servicio especializado aeroportuario

Dirección General de Aeronáutica Civil

Jr. Zorritos 1203, 6to. piso

Lima 1 – Perú

(511) 6157800

Háganos llegar sus opiniones y sugerencias a Seguridad.Operacional@mtc.gob.pe