



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Boletín de Novedades Gestión Biblioteca Técnica

Biblioteca Técnica
Dirección General de
Aviación Civil

Revistas- Enero 2020

Dirección General de Aviación Civil Biblioteca
Técnica
506 + 2242-8000 Ext. 8280 Ext. 8281
Correo electrónico:
bibliotecatecnica@dgac.go.cr

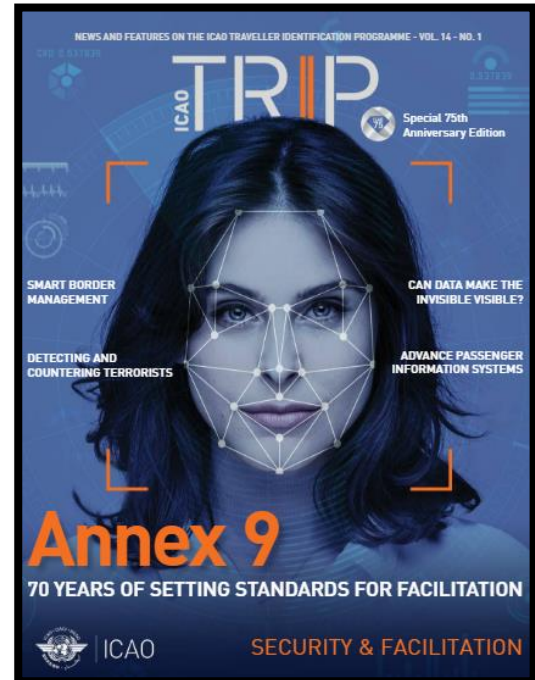


DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

TRIP Report Vol. 14 No. 1

Annex 9 - 70 Years of Setting Standards for Facilitation. *Puede acceder a la Revista mediante:*

<https://www.unitingaviation.com/magazines/tripreport/trip-report-vol-14-no-1/>



ICAO Journal Vol. 74 No. 2

ICAO 2019 75 Years of Connecting the World. *Puede acceder a la Revista mediante:*

<https://www.unitingaviation.com/magazines/icao-journal-vol-74-no-2/>





DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Technical Cooperation Review Vol.3 No.1

State Assistance to Build Capacity and Stimulate Growth. ***Puede acceder a la Revista mediante:***

<https://www.unitingaviation.com/magazines/tcreview/technical-cooperation-review-vol-3-no-1/>



Circular 355

Evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de la pista. ISBN: 978-92-9258-789-5

© OACI 2019



Circular 353

Planificación de la transición al cambio, de RNAV a RNP, de la identificación cartográfica de la aproximación con procedimientos de vuelo por instrumentos. ISBN 978-92-9258-563-1

© OACI 2018



Circular 351,

Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación. ISBN 978-92-9258-395-8

© OACI 2018



Circular 352

Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas. ISBN 978-92-9258-451-1

© OACI 2018





DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Auditorías de OACI y FAA impulsan reducción de muertes por accidentes en transporte aéreo

Por Msc. José Loría Rojas
Investigador aeronáutico

14 Enero 2020



El cierre de espacios aéreos, prácticamente a nivel mundial, a las aeronaves Boeing 737 MAX 8, es un ejemplo de la responsabilidad que deben ejercer los Estados para salvaguardar la seguridad operacional del transporte aéreo. La restricción presionó al fabricante norteamericano para que, tras dos accidentes que causaron la muerte a más de 300 personas entre 2018 y 2019, detuviera la producción e intenté solventar las fallas que generaron problemas en la velocidad y la capacidad para mantener la altitud de la aeronave.

Las fatalidades siguen cobrando la vida de cientos de personas cada año, por esta razón la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) se propuso alcanzar y mantener la cifra de cero muertes por accidentes en operaciones comerciales a partir de 2030, pero para ello necesita el firme compromiso de los 193 Estados miembro.

El objetivo es realizable si se cuenta con el compromiso de las autoridades que procuren ajustarse a las Prácticas y Estándares Recomendados (SARPs, por sus siglas en inglés) que desarrolla la agencia especializada de la ONU. A partir de los SARPs los países deben integrar sus operaciones y regulaciones a las normas globales, al tiempo que desarrollan capacidades de supervisión de la seguridad operacional.

En procura de una adecuada estandarización, monitoreo e implementación de estas iniciativas de mejora, el organismo publica cada tres años el [Plan Global de la Seguridad Operacional](#) (GASP, por sus siglas en inglés) que define como un medio para que las autoridades de aviación civil identifiquen deficiencias y prioricen acciones.

Este documento que busca la reducción continua y el riesgo de muertes asociadas con accidentes, funciona como guía para desarrollar o mejorar programas estatales de seguridad operacional, que deben surgir de una estrategia contenida en el Plan Nacional de Desarrollo de cada país.



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Con el propósito de que cada Estado alcance como mínimo el mismo nivel que proporcionan los SARPs, la agencia verifica el desempeño del sector y la capacidad de las autoridades de aviación civil para supervisar la seguridad operacional.

Las métricas de estas auditorías se enfocan en la gestión efectiva de 8 Elementos Críticos de la seguridad operacional (CE, por sus siglas en inglés) que dan contenido a un cuestionario de alrededor de 1000 preguntas de protocolo, que a su vez se utilizan para indicarle a las autoridades las áreas que requieran mayor atención o prioridad.

Los elementos críticos se dividen en dos campos de acción, cada Estado deberá asegurar primero el establecimiento de los primeros 5 puntos y luego la implementación de los 3 restantes, como se puede observar en el gráfico 1.

Es obligación de las autoridades estatales informarse acerca del detalle de cada uno de estos CE, de manera que procuren lo necesario para ajustarse a los SARPs.

Además del GASP, OACI desarrolla planes globales para las áreas específicas de Navegación Aérea [GANP](#), y Seguridad o “Security” en inglés ([GASeP](#)) que no debe confundirse con seguridad operacional. Estos tres planes globales son complementarios y tienen como propósito que los Estados emprendan iniciativas de mejora para contribuir a la reducción de eventos que atenten contra la correcta ejecución de las operaciones del transporte aéreo.

Según [registros](#) de 2018 de la Organización, la mayoría de las oficinas regionales presentaron avances lentos en la ejecución de los programas nacionales de seguridad operacional, por lo que se presume un rezago en la puesta en marcha de dichos programas.

Elementos críticos de la seguridad operacional de los Estados



Gráfico 1
Fuente: OACI

Riesgos colaterales. La atención que se debe prestar a la actualización y vigilancia de la seguridad operacional de la aviación puede afectar otras áreas de desarrollo. Por ejemplo, la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés) audita y divide en dos categorías a los países con líneas aéreas que solicitan o mantienen servicios a sus territorios. La categoría 1 se asigna a los Estados cuyas autoridades de aviación civil cumplen con los estándares de seguridad operacional de la OACI, mientras que la categoría 2 se impone a los que, según su criterio, presenten alguna deficiencia en el cumplimiento de dichos estándares.

Según el más reciente [informe](#) de la agencia federal, Venezuela y Costa Rica se ubican en la categoría 2, lo cual inhabilita a sus operadores para abrir nuevos vuelos hacia la nación norteamericana y solo podrán continuar con los servicios existentes mientras mantengan esa calificación.

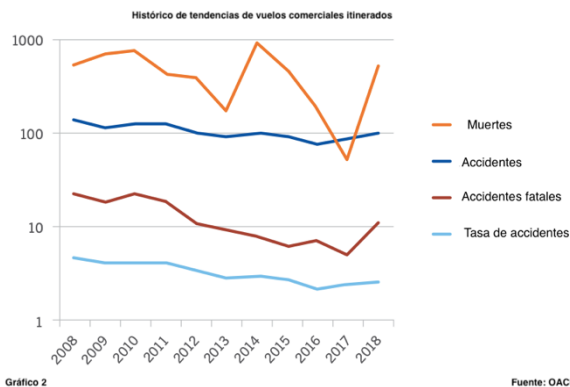
Las autoridades costarricenses han manifestado que actúan para revertir la degradación. Según [datos](#) del Ministerio de Comercio Exterior, entre 2018 y 2019, Costa Rica recibió el 39 por ciento de sus importaciones y envió el 41 por ciento de sus exportaciones desde y hacia el país



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

norteamericano. De igual manera, la mayor cantidad de viajeros que recibe el país originan en aeropuertos de Estados Unidos, durante el primer semestre de 2019 la cifra se acercó a los [735](#) mil visitantes.

De acuerdo con el informe de FAA, en el continente solamente Curazao forma parte de esta segunda categoría, mientras que a nivel global Ghana, Malasia, Tailandia y Bangladesh enfrentan esta misma restricción que podría afectar el comercio, el turismo y otras áreas que dependen del intercambio aéreo con Estados Unidos.



Pronósticos de crecimiento demandan mayor reducción de accidentes

De acuerdo con datos de la edición 2019 del [Estado de la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial](#): Durante 2018 fallecieron 514 personas, número que superó por mucho las 50 muertes de 2017, año más seguro en la aviación comercial del cual se mantienen registros. Entre estos dos años los accidentes fatales aumentaron de cinco a 11; y la tasa global se incrementó un 8 por ciento, lo que equivale a 2.6 accidentes por cada millón de despegues durante 2018.

En un panorama más amplio, como se observa en el gráfico 2 que presenta datos desde 2008, se observa que aunque la tasa de accidentes y de accidentes fatales se redujo, el número de muertes es prácticamente el mismo si se compara en específico los años 2008 y 2018.

A este escenario se le deben sumar las expectativas globales de crecimiento del transporte aéreo. Mientras que en 2018 se atendió un total de 4.300 millones de pasajeros en servicios regulares, con 37,8 millones de despegues; el [pronóstico](#) es que para 2040 la cifra alcanzará los 10 mil millones de viajeros y unos 90 millones de despegues.

En vista del inminente aumento del tráfico aéreo, América Latina y El Caribe deberán aprovechar los próximos diez años para consolidar estándares globales de seguridad operacional que permitan atender un mercado que en 2018 representó un 7 por ciento del total mundial de tráfico aéreo, unos 293 millones de pasajeros según [reporte](#) de OACI.

Los números de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), cuyos asociados cubren un 82 por ciento del tráfico aéreo internacional, varían un poco y cifran sus [cálculos](#) a un plazo más cercano, 8.200 millones de viajeros para el año 2037, lo que regionalmente implicaría transportar 731 millones de pasajeros, según la Asociación.

Las proyecciones son alentadoras para la industria aeronáutica que incluye a fabricantes de aeronaves, aerolíneas, proveedores de servicios y administradores aeroportuarios. Es también una promesa de mayor conectividad y comercio entre países, y un impulso a la creación de empleos, hasta un máximo de 100 millones según los cálculos de la Asociación.

Estos datos describen una oportunidad para América Latina y El Caribe, que aunque lejos de los niveles de tráfico aéreo de Europa, Norteamérica y



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Asia Pacífico, es parte de una red global de crecimiento que indiscutiblemente requerirá mayores recursos humanos, tecnológicos y, por supuesto, infraestructura para satisfacer a usuarios y operadores. El compromiso político es fundamental sobre todo para aquellos países con menores niveles o capacidades de inversión pública.

De hecho, OACI propone que las iniciativas de mejora en seguridad operacional respondan a las particularidades de cada país y se manifiesten en marcos de planificación nacional, con detalles del régimen de inversiones que apoyará la expansión continua para una aviación sostenible, segura, eficiente, viable económicamente y respetuosa con el medio ambiente.

Los funcionarios técnicos lo tienen claro y los líderes políticos siempre deben recordar que cada víctima mortal es una tragedia que se podría evitar si se planea con atención y se proveen los recursos necesarios para ajustarse a los estándares globales.

A diferencia de la situación de Boeing, que tomó casi un año para detener la producción de las aeronaves, los Estados y la industria aeronáutica deben unirse para ajustar sus operaciones a las demandas del futuro. El trabajo conjunto a nivel regional y a nivel global puede ayudar a conseguir la meta para 2030, que a la vista de acontecimientos pasados puede parecer difícil, pero a la vez presenta un futuro promisorio en el que la aviación mundial se consolide como el medio más seguro para viajar.