



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional
4.2 Informe de los resultados de auditorías sistémicas (CSA)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN
Esta nota presenta un análisis del seguimiento de las auditorías USOAP, así como del estudio de los resultados de las auditorías realizadas en la región CAR a un número limitado de Estados y propone acciones para las auditorías que se realizarán en segundo semestre del 2008 en la Región CAR
<i>Objetivos estratégicos relacionados</i> <i>El USOAP se relaciona directamente con el Objetivo estratégico A del plan de OACI y</i> <i>Con la actividad clave A3</i>
Referencias:
<ul style="list-style-type: none">• OACI – C180 WP12885

1. Antecedentes

1.1 Al 30 de abril de 2008 noventa estados han sido auditados. Las auditorías han sido de gran ayuda para establecer el grado de implementación de los ocho elementos críticos relativos al sistema de seguridad operacional y determinar el nivel de cumplimiento de los Estados contratantes con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPs) y así identificar las áreas motivo de preocupación.

1.2 Las auditorías revelan las constataciones en las áreas de licencias al personal, operaciones de aeronaves, y aeronavegabilidad de aeronaves, sin embargo la mayoría de los resultados de las auditorías en este ciclo se refieren a las nuevas áreas de las auditorías, aeródromos, a los servicios de navegación aérea e investigación de accidentes e incidentes.

1.3 Este informe se ha estructurado en dos partes. En la primera se armoniza la ejecución del USOAP con el Objetivo estratégico A3 de la OACI y los correspondientes resultados previstos, según figura en el Plan de acción estratégico de la Organización. La segunda parte del informe abarca los resultados de las auditorías y las cuestiones que requieren la atención de los Directores de Aeronáutica Civil. El informe establece solamente una pequeña representación del área CAR que nos concierne sin embargo, las similitudes son evidentes, y se espera un patrón de resultados muy similar debido a que el sistema de auditorías fue expandido en forma homogénea y general y los promedios de deficiencias son representativos al área auditada por su cercanía geopolítica, en los apéndices encontraremos gráficas que

representan promedios globales y una relación entre el promedio global y los resultados de los Estados del área de Centroamérica y el Caribe Oriental como así la relación anterior de auditorías en las que los Anexos 11, 13, y 14 no eran auditados, tomando en cuenta que todavía se arrastra un residual de deficiencias de las áreas de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad, de auditorías anteriores el porcentaje global ahora es de un 59.98% lo cual demuestra un incremento inquietante de deficiencias de la seguridad operacional y en la implementación de los SARPs.

1.4 La Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI, condujo un seminario de preparación, conducción y reporte de auditorías, del nuevo sistema integrado de auditorías en la Ciudad de México en julio de 2007 como una iniciativa para cerrar la brecha existente con la nueva metodología , y preparar los Estados de Cuba, Honduras, Nicaragua y República Dominicana para las auditorías bajo el sistema CSA del USOAP en el 2008.

1.5 El Centro Europeo de Coordinación de Reportes de Accidentes e Incidentes de Aviación en combinación con la Sección de Investigación de Accidentes e Incidentes de OACI y la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe, proporcionaron a los Estados de Centroamérica y México con entrenamiento, y la base de datos del Sistema Electrónico de Reportes de Accidentes e Incidentes ECCAIRS para estandarizar los reportes en el formato y taxonomía ADREP de OACI en preparación para el USOAP del 2008.

2. **PRIMERA PARTE: AVANCES EN LA EJECUCIÓN DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO A3 DE LA OACI**

2.1 El USOAP se relaciona directamente con el Objetivo estratégico A de la OACI — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial* y, en particular, con la Actividad clave A3 — Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados. Esta actividad clave, a su vez, conduce a una serie de resultados previstos. Los avances del programa con respecto a la Actividad clave A3 y sus resultados previstos se describen a continuación:

2.1.1 *Finalizar las auditorías de todos los Estados contratantes en un ciclo de seis años*

2.1.1.1 Durante el período que abarca el informe, dieciocho Estados contratantes fueron objeto de auditorías, elevando a 90 el número de Estados auditados en el marco del enfoque sistémico global al 30 de Abril de 2008.

2.1.1.2 La OACI ha notificado a todos los Estados contratantes para los cuales se ha programado la realización de una auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en 2008, comunicándoles las fechas propuestas para la realización de la auditoría y enviándoles el Memorando de acuerdo (MOU) para su firma.

2.1.1.3 Los Estados continúan presentando y actualizando los cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) y las listas de verificación del cumplimiento (CC) en preparación para las futuras auditorías. Se continúa aumentando la utilización del sitio web dedicado a la SOA para la presentación de dichos cuestionarios y listas.

2.1.1.4 Sin embargo en los Estados pendientes de Auditorías bajo el sistema comprensivo CSA programadas para el segundo semestre del 2008 en la región de Centro América (Honduras y Nicaragua) aun no se nota ingresos de información significativos en la pagina Web de OACI (FSIX) en el sitio Seguro del SOA, las Listas de Cumplimiento están aun en estados primarios de ejecución. De forma que la Regulación que respalde legislativamente a la expansión a los Anexos relacionados con la Seguridad operacional no han sido incluidos en las Listas de Cumplimiento y las diferencias con las Normas y Practicas Recomendadas de OACI (SARPs) al igual que las enmiendas a los Anexos del Convenio de Chicago de acuerdo con el Art. 37 y 38 del documento 7300.

2.1.1.5 De conformidad con la Resolución A35-6 de la Asamblea, los informes finales completos de las auditorías se ponen a disposición de los Estados contratantes junto con toda la información pertinente derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD), a través del sitio Web seguro de la OACI. Al 31 de diciembre de 2006, se habían colocado 14 de esos informes, incluido el relativo a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), en el sitio web seguro de la SOA. **El Apéndice A** de esta nota de estudio contiene información sobre la situación de los informes de auditoría pendientes de publicación. El último plan de actividades de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional correspondiente a 2007 y 2008 se ha distribuido a los Estados y puede consultarse en la ICAO-NET.

2.1.2. *Supervisar el grado de cumplimiento de los planes de medidas correctivas de los Estados en coordinación con las oficinas regionales mediante visitas conducidas por los Oficiales Regionales.*

2.1.2.1 De conformidad con el Memorando de acuerdo firmado con la OACI, los Estados se comprometen a preparar y presentar a la OACI un plan de medidas correctivas teniendo en cuenta las constataciones y recomendaciones comprendidas en el informe provisional de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo medidas concretas y plazos.

3. **SEGUNDA PARTE: RESULTADOS PRELIMINARES DE LAS AUDITORÍAS Y ASUNTOS QUE REQUIEREN LA ATENCIÓN DE LOS DIRECTORES DE AERONÁUTICA CIVIL**

3.1 **Resultados de las auditorías y aspectos inquietantes detectados**

3.1.1 Los resultados de las 90 auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global al 30 de Abril de 2008, en las que se cubrieron las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional de todos los Anexos relacionados con la misma, han sido analizados mediante la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD). Como se indica en la gráfica del Apéndice A, el promedio global de falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (véase el Doc 9734 — *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*) ascendió a 59.8%. Dos elementos críticos están debajo de la marca del 50 por ciento, CE-3 los sistemas de la aviación estatal civil y las funciones de la vigilancia operacional y CE-5 orientación técnica, medios y suministros de información critica en materia de seguridad operacional. A continuación se destacan algunas de las áreas principales de inquietud con respecto a cada uno de los elementos críticos.

3.1.2 **Elemento crítico 1 — Legislación aeronáutica básica (CE-1).** En el campo de la legislación aeronáutica básica, se ha detectado que algunos Estados tienen dificultades en determinar la forma de incorporar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en su marco jurídico, ya sea mediante la promulgación de reglamentos nacionales, la adopción de reglamentos extranjeros o la adopción directa de la totalidad de un determinado Anexo. De las auditorías se desprende que algunos Estados no tienen claras las repercusiones de cada uno de estos tres enfoques. También se ha constatado que algunos Estados tienen dificultades para establecer un sistema que permita introducir las enmiendas de los Anexos en su legislación y notificar a la OACI las diferencias respecto a las mismas. Finalmente, no siempre había disposiciones en los requisitos nacionales de los Estados de habilitar eficazmente a sus inspectores.

3.1.3 **Elemento crítico 2 — Reglamentos de explotación específicos (CE-2).** En lo que respecta a este elemento crítico, la mayoría de las inquietudes se relacionaron con nuevas áreas objeto de auditoría. En particular, el 44% de las preguntas del protocolo formuladas respecto a la elaboración de reglamentos que respondan a las disposiciones del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* (AIG), obtuvieron un resultado no satisfactorio. En lo que respecta a los servicios de navegación aérea (ANS), el 31% de las preguntas formuladas dieron resultados no satisfactorios, identificándose aspectos inadecuados en el establecimiento de requisitos para la gestión del tránsito aéreo y PANS-OPS, en los procedimientos operacionales para la prestación de servicios ANS, con respecto a los proveedores de servicios ANS, con la instrucción del personal técnico y en el establecimiento de un sistema de gestión de seguridad operacional para ATM. Finalmente, el 29% de las preguntas del protocolo formuladas con respecto a la elaboración de reglamentos en materia de aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres (AGA) dieron resultados no satisfactorios.

3.1.4 **Elemento crítico 3 — Sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional (CE-3).** Se identificaron constataciones respecto a este elemento crítico, en su mayoría con respecto a todas las áreas auditadas. Los Estados continúan enfrentando dificultades para atraer y mantener personal cualificado, lo que resulta en escasez de personal. El establecimiento de una estructura orgánica con recursos financieros adecuados sigue siendo un reto para muchos Estados.

3.1.5 **Elemento crítico 4 — Calificación e instrucción del personal técnico (CE-4).** Otro aspecto que es motivo de inquietud se relaciona con las dificultades que tienen los Estados para determinar las calificaciones y experiencia que debe poseer el personal técnico y los programas de instrucción que deben elaborarse e implantarse para mantener la competencia.

3.1.6 **Elemento crítico 5 — Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional (CE-5).** La mayoría de las constataciones de auditoría relativas a este elemento crítico se relacionan con la falta de licencias, certificación y procedimientos de aprobación elaborados por los Estados para orientar a su personal encargado de la reglamentación y técnico, así como a la industria. Algunos Estados que realizan sus propias investigaciones de accidentes de aeronaves no cuentan con procedimientos de investigación; en el campo de los aeródromos, también se constató una falta de textos de orientación para el personal encargado de la reglamentación y la industria.

3.1.7 **Elemento crítico 6 — Obligaciones en cuanto a otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación (CE-6).** La mayoría de las constataciones de auditoría relativas a este elemento crítico se identificaron en nuevas áreas de auditoría; ANS, AGA y AIG. En lo que respecta a ANS, muchos Estados no habían elaborado una política ni procedimientos para determinar la capacidad de sus sistemas ATS, ni para establecer la separación mínima de conformidad con los requisitos de la OACI ni el requisito de aprobación de SMS. En el ámbito de los aeródromos, la mayoría de las inquietudes surgieron acerca del proceso de certificación y el contenido de un manual de aeródromos, seguidas de los servicios operacionales, tales como la gestión de plataforma, los planes de emergencia de aeropuertos y control de la fauna.

3.1.8 **Elemento crítico 7 — Obligaciones de vigilancia (CE-7).** Las constataciones de auditoría relacionadas con este elemento crítico se distribuyeron uniformemente en todas las áreas auditadas. Los Estados siguen teniendo deficiencias con sus programas de vigilancia de las operaciones de las aeronaves, así como con la vigilancia de sus proveedores de servicios de navegación aérea y de los aeródromos con licencia.

3.1.9 **Elemento crítico 8 — Resolución de problemas de seguridad operacional (CE-8).** La resolución de las inquietudes con respecto a la seguridad operacional sigue siendo problemática. Algunos Estados siguen sin asegurar adecuadamente la resolución de las constataciones identificadas mediante las inspecciones ordinarias y las actividades de vigilancia. En lo que respecta a las investigaciones de accidentes e incidentes graves, se realizaron algunas constataciones negativas respecto de la tramitación de los informes de accidentes o incidentes graves, y la falta de sistemas de presentación de informes.

3.1.10 Cabe señalar que los resultados de las auditorías en el marco del enfoque sistémico global siguen revelando constataciones de auditoría relativas al otorgamiento de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad de las aeronaves. A manera de ejemplo, las auditorías han indicado que como resultado de la elevada demanda de pilotos, una serie de Estados están enfrentando cada vez más dificultades en contratar inspectores de operaciones de vuelo cualificados. Esta situación ha generado constataciones de auditoría relativas a la certificación de los explotadores de servicios de transporte aéreo y a la vigilancia o las operaciones de las aeronaves. Sin embargo, vale la pena señalar que la mayoría de las constataciones de auditoría (en el marco del enfoque sistémico global) se relacionan con nuevas áreas de auditoría (aeródromos, servicios de navegación aérea e investigación de accidentes e incidentes de aviación).

3.2 **Procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación**

3.2.1 De conformidad con el procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información, aprobado por el Consejo (C-DEC 175/13 y 14), se enviaron comunicaciones de seguimiento a los Estados que no habían respondido a la solicitud de la OACI de presentar un plan de medidas correctivas después de haber sido objeto de una auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, o para proporcionar a la OACI información relativa a la situación de la vigilancia de la seguridad operacional en sus Estados. Hasta la fecha, se ha recibido respuesta de la mayoría de los Estados. La información suministrada hasta el momento se utilizó para determinar la urgencia para programar las auditorías y el alcance de la misión de auditoría. A continuación se presenta la situación actual de dichos Estados.

3.2.2 La SOA está trabajando estrechamente con las oficinas regionales y con el Programa de la estrategia unificada (USP) a fin de garantizar que las medidas adoptadas con respecto a estos Estados sean eficientes y oportunas. Se asigna prioridad a dichas medidas de conformidad con el nivel de actividad de la aviación en los Estados.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información contenida en la nota de estudio.

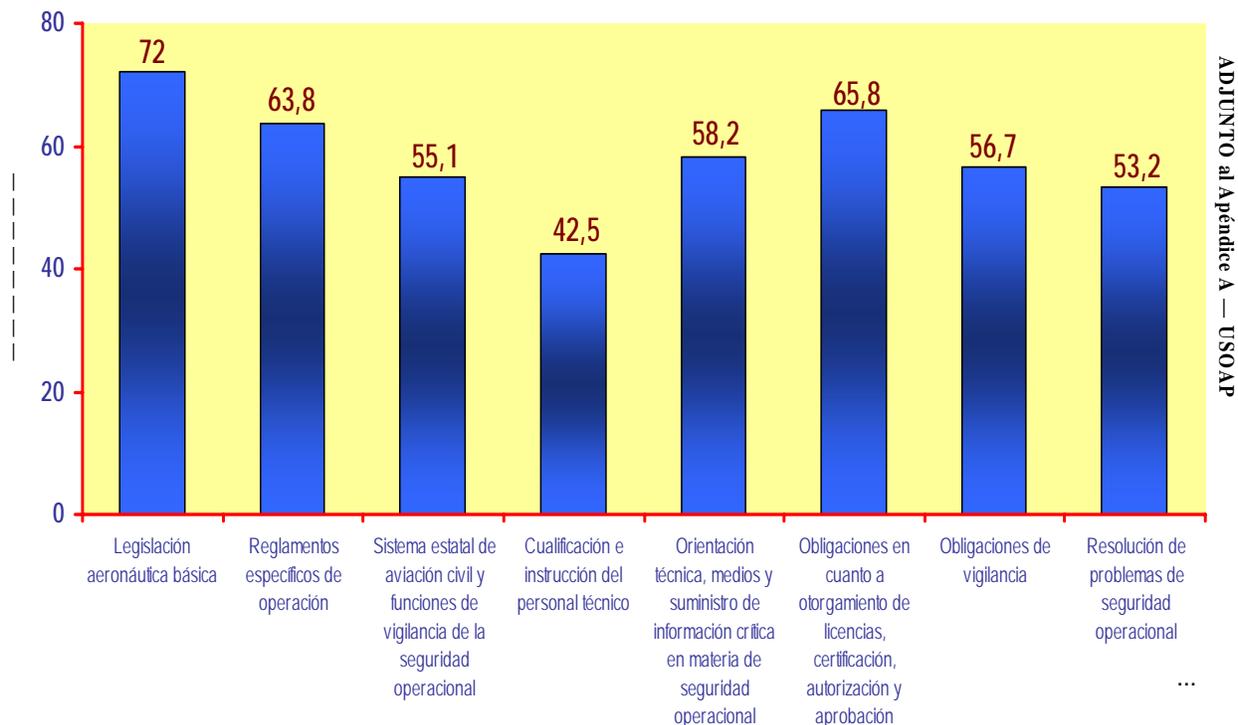
4.2 La ejecución del USOAP ha avanzado de conformidad con el Objetivo estratégico A-3 de la OACI. Se recomienda a los Honorables Directores de Aeronáutica Civil tomar en consideración los hallazgos relacionados a la aplicación de los Ocho Elementos Críticos en las CSA en los párrafos del 3.1.2 al 3.1.10 y tomar las medidas pertinentes para corregir las deficiencias encontradas.

4.3 Los resultados preliminares de las primeras 90 auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global han revelado una falta de ejecución eficaz de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional equivalente a un 59.8%, estando la mayoría de las constataciones relacionadas con las nuevas áreas de auditoría.

— — — — —

Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (%)

■ Resultados mundiales – 90 Estados auditados – Auditorías CSA 58,4%



APENDICE

Critical Elements of a Safety Oversight System

(Applied to all Safety related Annexes)

Lack of Effective Implementation (%)

