



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

2.3 Estrategia Unificada para resolver Deficiencias relacionadas con Seguridad Operacional.

**INFORME SOBRE EL PROGRESO DEL PLAN DE APLICACIÓN
DE LA ESTRATEGIA UNIFICADA**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota se exponen elementos clave de un plan de aplicación de la estrategia unificada para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. En la ICAO-NET hay información adicional en una presentación PowerPoint que describe las herramientas y mecanismos que deben usarse para recopilar y analizar datos, promover asociaciones, y establecer organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias al respecto. El Apéndice B contiene una selección de imágenes (sólo en inglés).

1. Introducción

1.1 La Asamblea, en su 35° período de sesiones (Montreal, 28 de septiembre a 8 de octubre de 2004) adoptó la Resolución A35-7: *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*. En la Resolución se reconocen los retos que enfrentan los Estados para implantar sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y se avala el concepto de una estrategia unificada para resolver las deficiencias de seguridad operacional basada en los principios de mayor transparencia, cooperación, asistencia e iniciativas de asociación, cuando sea apropiado. La Resolución se envió a los Estados contratantes mediante la comunicación AN 11/41-05/34 del 24 de marzo de 2005.

1.2 Después del 35° período de sesiones de la Asamblea, el Consejo examinó las medidas preliminares que debían tomarse respecto a las resoluciones y decisiones de la Asamblea. Posteriormente, el Consejo estuvo de acuerdo con las medidas de seguimiento de las resoluciones y decisiones relativas a asuntos de navegación aérea, incluidas las de la Resolución A35-7 que se presenta como **Apéndice A** a esta nota de estudio.

1.3 El 2 y el 7 de diciembre de 2004, la Comisión de aeronavegación consideró una nota en la que se presentaba una panorámica de la estrategia unificada y se describía un enfoque para integrar esfuerzos y aumentar la transparencia y divulgación de la información de seguridad operacional, analizar los datos disponibles de seguridad operacional y establecer iniciativas de asociación para resolver las deficiencias de seguridad operacional. La Comisión estuvo de acuerdo con las medidas detalladas en el apéndice de esa nota de estudio en apoyo a la realización de diversos elementos de la estrategia unificada, y pidió a la Secretaría que presentara un informe sobre el adelanto de la aplicación de la estrategia a la Comisión y un proyecto de informe para presentarlo al Consejo.

1.4 En esta nota se exponen elementos de un plan de aplicación de la estrategia unificada para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional conforme a la Cláusula dispositiva 13 de la Resolución A35-7 de la Asamblea. En la ICAO-NET hay información adicional con una descripción de las herramientas y mecanismos para recopilar y analizar datos, promover iniciativas de asociación, y establecer organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, como presentación PowerPoint. En el apéndice figura una selección de imágenes (sólo en inglés).

2. **Antecedentes**

2.1 Las constataciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) revelaron que muchos Estados tienen dificultades para cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) o para corregir las deficiencias detectadas de seguridad operacional que, por lo tanto, crean lagunas y riesgos potenciales de seguridad operacional. Entre otras razones están la falta de personal y de recursos financieros adecuados, bajos niveles de actividad aeronáutica y falta de compromiso político. Sin embargo, los Estados tienen la obligación de cumplir todos los requisitos de seguridad operacional previstos en el *Convenio sobre aviación civil internacional* (Doc 7300).

2.2 La estrategia unificada para resolver las deficiencias de seguridad operacional abarca dos elementos principales. En primer lugar, tiene por objeto prestar asistencia a los Estados, o grupos de Estados, para resolver las deficiencias de seguridad operacional. En segundo lugar, apunta a asegurar que la información de seguridad operacional sea más transparente y se comparta para que los Estados la usen al desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las inspecciones, previstas en el Artículo 16 del Convenio. A este respecto, el Consejo consideró un procedimiento de transparencia y divulgación de la información sobre seguridad operacional conforme al Artículo 54 j) del Convenio. (Referencia NE/24)

“Artículo 16

Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.”

“Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- j) comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo”

2.3 La estrategia unificada refleja un cambio de atención de la Organización hacia la aplicación de las disposiciones de seguridad operacional y las medidas correctivas, más que a la preparación de SARPS nuevos. Se requiere la coordinación entre direcciones, incluyendo a las oficinas regionales, para aplicar con éxito la estrategia unificada, y la cooperación de los Estados contratantes es crucial.

3. Elementos Clave

3.1 Considerando que la disponibilidad de información de seguridad operacional es de importancia crítica para los Estados al desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, se prevé otro medio para facilitar que dicha información se comparta dando acceso a la información derivada de la base de datos sobre constataciones y diferencias detectadas en las auditorías (AFDD); tal acceso será conforme a la Cláusula dispositiva 3 de la Resolución A35-7 y a la Cláusula dispositiva 7 de la Resolución A35-6: *Transición a un enfoque sistémico global para las auditorías del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI*. La información sobre accidentes de la base de datos de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) también podría ayudar a este respecto y está disponible en la ICAO-NET.

3.2 Un elemento clave de la estrategia unificada para prestar asistencia a grupos de Estados es la delimitación de áreas geográficas donde mejor puedan realizarse proyectos. Esos grupos de Estados se seleccionarán evaluando las necesidades y recursos comunes. El proceso incluirá la recopilación y el análisis de datos y la adecuación de soluciones apropiadas. La Secretaría formó un grupo básico que en estos momentos examina los datos disponibles para identificar áreas específicas de aplicación.

3.3 Otro elemento clave de la estrategia unificada es fomentar iniciativas de asociación entre Estados, la industria, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales. Se espera lograr esto estableciendo y administrando iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional. Se alentará a los Estados a colaborar a través de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), cuando corresponda. A este respecto, el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734), Parte B — *Establecimiento y administración de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional*, ya se preparó y proporcionará a los Estados la orientación necesaria para implantar iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional. La Organización comenzará a promover este concepto a través de la participación en varias reuniones regionales en el primero y segundo trimestres de 2005.

3.4 Un aspecto importante para encontrar soluciones regionales apropiadas a este respecto podría ser proporcionar a grupos de Estados las herramientas para armonizar su marco de reglamentación. Las herramientas que podrían usarse para este fin incluyen la base de datos para el mejoramiento de la seguridad de vuelo, que contiene una recopilación de la reglamentación de los Estados y da ejemplos genéricos de procedimientos técnicos que tratan la vigilancia de la seguridad de las operaciones y el mantenimiento de aeronaves.

3.5 El establecimiento de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) en Centroamérica y el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RASOS) del Caribe representan ejemplos de donde se han aplicado los conceptos de asociación y optimización de los recursos regionales. Finalmente, pero no de menor importancia, los COSCAP existentes en diversas regiones del mundo representan un vehículo importante para realizar iniciativas regionales y subregionales a corto plazo.

3.6 Los Estados y la industria apoyan ampliamente el fomento de iniciativas regionales para aumentar la cooperación en vigilancia de la seguridad operacional. A este respecto, la OACI desempeñó un papel de liderazgo en la reciente Cumbre mundial de vigilancia regional de la seguridad operacional (1 a 3 de febrero de 2005, Washington D.C.) patrocinada por el consorcio de la Universidad George Washington y financiada por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos.

3.7 Se instará a los Estados contratantes que necesiten ayuda a aprovechar la oportunidad de financiamiento que ofrece la administración del Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS). También, debido al alcance mundial de la aplicación de la estrategia unificada y a los fondos limitados del IFFAS, se facilitará la ayuda financiera de otros donadores externos como el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y la Comisión Europea.

4. **Conclusión**

4.1 La estrategia unificada, como figura en la Resolución A35-7, se considera de alta prioridad para la Organización. La cooperación de los Estados contratantes es indispensable para el éxito del programa. Para prestar asistencia a los Estados como se pide en la estrategia unificada, la OACI está recopilando y analizando información sobre seguridad operacional de diferentes grupos de Estados a fin de determinar áreas potenciales de aplicación. Cuando se haya identificado un área, se instaurará un proyecto piloto y se invitará a participar a otros interesados. Se ha establecido en toda la Organización un marco de coordinación y de tareas específicas entre las direcciones/oficinas/secciones. La Secretaría promueve el concepto de la estrategia unificada a través de comunicaciones a los Estados y reuniones regionales.

4.2 La Comisión opina que un informe anual sobre el progreso de la aplicación del programa de la estrategia unificada será útil para el Consejo.

5. **Decisión de la Reunión NACC/DCA/2**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información de la presente;
- b) tomar nota y cumplir con la información adicional de la documentación de seguridad operacional contenida en la ICAO-NET (ver **Apéndice B**);
- c) tomar nota de las imágenes PowerPoint seleccionadas sobre el plan de aplicación de la estrategia unificada que figuran en el **Apéndice C**;
- d) tomar nota de las fechas de auditoría para los Estados de la Región CAR en el **Apéndice D**; y
- e) participar en el plan de implementación de la estrategia unificada para la solución de deficiencias relacionadas con seguridad operacional, según corresponda.

APÉNDICE A

A35-7 Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

Considerando que la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) puede proporcionar la asistencia requerida a los Estados que la necesiten;

Considerando que el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

Reconociendo las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, tales como el programa de auditoría de la seguridad técnica de la IATA (IOSA) y el programa de seguimiento y apoyo a la puesta en práctica de las ESARR de Eurocontrol (ESIMS);

Reconociendo que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
3. *Encarga* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;
4. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
5. *Encarga* al Consejo que elabore un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, cuando un Estado tenga deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional;
6. *Encarga* al Consejo que fomente el concepto de organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional;
7. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la IATA y Eurocontrol;

8. *Insta* a los Estados contratantes a seguir desarrollando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de sus responsabilidades individuales;

9. *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;

10. *Alienta* a todos los Estados que estén en condiciones de hacerlo a participar en el fortalecimiento y fomento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar un apoyo tangible a las mismas;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la Dirección de cooperación técnica de la OACI (TCB) para resolver las deficiencias identificadas por el USOAP;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional detectadas mediante el USOAP a que aprovechen la oportunidad de financiación que brinda el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);

13. *Pide* al Consejo que implante una estrategia unificada basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomente, cuando resulte apropiado, el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesadas para analizar las causas, determinar y aplicar soluciones sostenibles para ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relativas a la seguridad operacional;

14. *Encarga* al Consejo que adopte un enfoque flexible para proporcionar asistencia mediante las oficinas regionales de la OACI para apoyar las organizaciones regionales y subregionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional e implantar un sistema eficaz para vigilar la implantación de la estrategia unificada;

15. *Pide* al Secretario General que investigue los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM.

Práctica correspondiente

1. El Consejo debería desarrollar medios para que toda la información pertinente procedente de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) pueda facilitarse a todos los Estados contratantes mediante la utilización del sitio web seguro de la OACI.

APÉNDICE B

**DOCUMENTACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL CONTENIDA
EN LA ICAO-NET**

Doc. 9734 – Parte A y B - Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional

Doc. 9735 – Manual provisional sobre auditorías de la vigilancia de la Seguridad Operacional

Protocolos de auditoría de campos de navegación aérea

Cuestionario sobre las actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ 2005)

Cumplimiento De las listas de verificación de todos los Anexos

Formulario para comentarios del Estado sobre la auditoría

Formulario de retro-información del Estado sobre seguimiento de la auditoría



Objectives of Unified Strategy

- Res A35-7 Oct, 2004
- Two main pillars:
 - 1) Assistance to groups of States
 - a) Foster Partnership and
 - b) Create Regional Safety Oversight Organizations (RSOOs)
 - 2) Availability of safety information
 - a) Exchange between States
 - b) ICAO to facilitate
 - c) Procedure for transparency and disclosure

Data Sources

- **USOAP audit reports /AFDD**
- **TCB/COSCAPs**
- **Regional Offices**
- **Other institutions, eg. IATA, EUROCONTROL, UNITED NATIONS**
- **Existing regional organizations**

Data Analysis

- **Current level of compliance with SARPs by groups of States**
- **Possibilities of regulation harmonization in the regions**
- **Political relationships among States**
- **Financial institutions available in short term**
- **Regional Organizations available to back up the project**

Data Analysis (Cont'd)

- **Status of existing TCB assistance to States in regions**
- **If COSCAPs are already in place, that facilitates initial project(s)**
- **Physical location for future RSOOs**
- **Political commitment by member States to establish partnerships**

Implementation

- **Local Project implementation manager**
- **Allocate manager at Regional Office or**
- **Physical location for the future RSOO**
- **Facilitator(s) from HQ visits**
- **Doc. 9734, Part B**
- **WE HAVE TO ENSURE A CONTINUOUS POLITICAL SUPPORT IN THE REGION!**

Risk Management

- Monitor to ensure functionality
- Follow up - Part of the regional agreement
- Reports and meetings with high level authorities of all Countries involved in RSOO, on regular basis
- Involving ICAO in the initial recruitment of technical personnel for RSOO
- Monitor Terms of Reference of projects coming from international financial institutions

Promotion of regional/sub-regional Partnerships

- Global Summit on Regional Safety Oversight (Washington D.C. 1-3 Feb. 05)
A35-7
- TCB existing COSCAPs, and three new approved (UEMOA, BAG, Balkan States)
Operative Clauses 6,8,9,10
- Unified Strategy Seminar in Mexico (IQ 2005)
- Cooperation with regional initiatives
(ACSA) - Central America
(RASOS) - Caribbean

Promotion of regional/sub-regional Partnerships – cont.	
<ul style="list-style-type: none">▪ Publication of Part B of the Safety Oversight Manual on the Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System (Doc 9734)	A35-7 Operative Clauses 6,8,9,10

Foster and monitor the Implementation of the Unified Strategy	
<ul style="list-style-type: none">▪ Workshops in all Regional Offices – Paris (1Q05)▪ Meetings with COSCAP-Steering Groups (1Q05)	A35-7 Operative Clauses 13,14

Financing

SOURCES

- Limited ICAO Funds
- IFFAS
- Boeing, Airbus Industrie
(Funding secured for
(COSCAP-SA, NA, SEA,
CIS)
- Others (World Bank,
regional development
banks, EC, etc.)

A35-7
Operative Clauses
12

Conclusions

UNIFIED STRATEGY

- Stems from the need to help on the implementation phase of Safety Oversight Activities
- Foster partnerships to help groups of States
- ICAO plays the main role for the coordination of Unified Strategy among external contributors
- Within ICAO, Unified Strategy does not belong to a single unit or section
- ANB as a leader will gather all inputs to pursue the Strategy
- THE IMPLEMENTATION OF UNIFIED STRATEGY IS A JOINT EFFORT
 - Data Gathering
 - Data Analysis
 - Project management
 - Risk management
 - Implementation

APÉNDICE D

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
PLAN PROVISIONAL DE MISIONES DE AUDITORÍA EN EL MARCO
DEL ENFOQUE SISTÉMICO GLOBAL**

ABRIL DE 2005 A DICIEMBRE DE 2006

Segundo trimestre de 2005 (abril a junio)		
Abril	Canadá	Completada 22 de abril 2005
Mayo	Alemania (EASA y EUROCONTROL)	Completada 27 de mayo 2005
Junio	Tailandia y Malasia	
Tercer trimestre de 2005 (julio a septiembre)		
Julio	_____	
Agosto	_____	
Septiembre	Gambia	
Cuarto trimestre de 2005 (octubre a diciembre)		
Octubre	Panamá, Trinidad y Tabago	
Noviembre	Bulgaria, Egipto, Kuwait	
Diciembre	República Checa	
Primer trimestre de 2006 (enero a marzo)		
Enero	Costa Rica (ACSA y COCESNA), Fiji, Vanuatu (PASO)	
Febrero	Bélgica, Luxemburgo, Colombia	
Marzo	Nueva Zelanda, Níger, Perú, Senegal (ASECNA), Islas Salomón	
Segundo trimestre de 2006 (abril a junio)		
Abril	Namibia	
Mayo	Grecia, Noruega, Botswana, Camerún, Chipre, Italia	
Junio	Armenia, República Democrática del Congo, El Salvador , Israel, México	
Tercer trimestre de 2006 (julio a septiembre)		
Julio	_____	
Agosto	_____	
Septiembre	Benin, Federación de Rusia [IAC (MAK)], Togo	
Cuarto trimestre de 2006 (octubre a diciembre)		
Octubre	Bután, India, Líbano	
Noviembre	Ghana, Jordania, Nigeria, Sudán	
Diciembre	Etiopía	