



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis

DEFINICIÓN DE LAS ACCIONES A TOMAR POR PARTE DE LOS ESTADOS  
PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL ANEXO 19

(Nota presentada por la República Dominicana)

## RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la inquietud de la República Dominicana sobre el curso de acción que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) espera de los Estados, con relación a la implementación del Anexo 19 en su primera etapa, en la cual se prevé la consolidación de los SARP relativos a la gestión de la seguridad operacional. Una adecuada clarificación en ese sentido, evitará el dispendio de esfuerzos y/o recursos por parte de los Estados, a la hora de tomar decisiones sobre cómo implementar el nuevo Anexo 19.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- analizar la información contenida en esta nota de estudio;
- apoyar uno de los cursos de acción contenidos en el punto 3.1 de la presente nota de estudio; y
- solicitar el desarrollo de una guía de orientación para la implementación del Anexo 19.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico relativo a la Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<p>*Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) (Doc 9935)</p> <p>*Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859)</p> <p>*Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Doc 10004)</p> <p>*Comunicación AN8/3-13/30 – Adopción del Anexo 19</p> <p><i>Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i> (Doc 8335)</p> <hr/> <p>* Referencias principales</p>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 De inicio quisiéramos felicitar y reconocer el excelente trabajo realizado por el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) que a través de la Comisión de Aeronavegación sometió al Consejo para su adopción el Anexo 19, el que sin duda alguna recogió fielmente el espíritu de la Conclusión 2/5 y la Recomendación 2/5 de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en el año 2010 (HLSC/2010).

1.2 Las mismas iban encaminadas a consolidar las disposiciones existentes sobre las responsabilidades funcionales y procesos de gestión de la seguridad operacional procedentes de las normas de todos los Anexos relacionados con la gestión de la seguridad operacional, y así como para preparar las disposiciones nuevas que se entendiesen necesarias para facilitar la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y de los Sistemas de Gestión de la Seguridad operacional SMS por parte de los operadores y proveedores de servicios.

1.3 La Comisión de Aeronavegación recomendó que se siguiera un proceso en dos fases: la primera fase se limitaba a la consolidación y a la reorganización de las normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de apoyo existentes, a la que seguiría la segunda fase, durante la cual se examinarían las disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para determinar si se necesitaban enmiendas.

1.4 Durante la fase de consulta, como se establece en el 3.2.2 de la nota de estudio C-WP/13935 presentada al Consejo por la Comisión de Aeronavegación relativa a la comunicación AN 8/3-12/42, varios Estados recomendaron que la publicación del Anexo 19 fuera acompañada de un plan de implantación progresiva con fines de interpretación y aplicación de dicho Anexo. Hasta el momento no es de nuestro conocimiento si se ha desarrollado la referida guía.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Tomando en consideración que la decisión de adoptar el Anexo 19 tiene como objetivo principal la consolidación de las normas y métodos recomendados en lo relativo a la gestión de la seguridad operacional en su primera fase, pudiera colegirse que la Organización esperaba la acción de los Estados en cuanto a enmendar sus respectivas reglamentaciones nacionales, e iniciar un proceso de consolidación de su reglamentación relativa a la gestión de la seguridad operacional.

2.2 Por otro lado, si consideramos que la primera fase sólo plantea la consolidación de los SARPS, a los Estados que ya tenían incluidos en sus respectivas reglamentaciones nacionales las normas y métodos recomendados que fruto de la consolidación constituyen el nuevo Anexo, no se les requeriría modificación o enmienda alguna en su reglamentación, y la única tarea pendiente sería el llenado de la lista de verificación de cumplimiento de dicho Anexo, cuando estuviera disponible.

2.3 Estos diferentes cursos de acción planteados en 2.1 y 2.2 tienen implicaciones muy diferentes al momento de su implementación práctica, puesto que la aplicación del primero implica la enmienda de la reglamentación nacional y la creación de un nuevo reglamento, lo que de inicio significa que los operadores aéreos tendrían que modificar sus manuales y las cartas de cumplimiento depositadas durante la fase dos del proceso de certificación para la obtención de su AOC, como se establece en la parte III del Doc. 8335, *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* en el párrafo 1.4 “Fase de Solicitud Formal”, para luego cumplir con el 1.5 “Fase de Evaluación de la Documentación”.

2.4 Por el contrario, con el segundo curso de acción nada de esto sería necesario en esta primera fase para los Estados que ya tienen estos requerimientos incluidos en su regulación nacional vigente, ni para sus operadores.

2.5 Otro factor importante que motiva la presentación de esta nota, es que el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) pide a los Estados con sistemas de vigilancia de la seguridad operacional maduros, avanzar hacia la plena aplicación del SSP, y es de conocimiento nuestro que la OACI estará tomando como parámetro un índice de implementación efectiva (EI) de 60% o más para ir monitoreando la implementación, el cual es nuestro caso; y dado que en este momento se encuentran en proceso de modificación los cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ), las preguntas comprendidas en el protocolo (PQ), y se estará desarrollando material de orientación detallado para los auditores del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), encontramos más que propicio el momento para externar nuestra preocupación y someter nuestra propuesta, y solicitar que la decisión que se adopte sea incluida en esas guías.

2.6 Es claro para nosotros que ambos cursos de acción pueden considerarse como adecuados pero es nuestro interés que en el futuro no exista la posibilidad de discrecionalidad a la hora de decidir si es o no aceptable uno de ellos, durante un proceso de auditoría.

### 3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se solicita a la Asamblea aprobar o reconocer una de las siguientes opciones para el curso de acción por parte de los Estados en el proceso de implementación del Anexo 19:

- a) se reconoce que si los Estados tienen incluidos en sus reglamentos nacionales los SARPS relativos a la gestión de la seguridad operacional contenidos en el Anexo 19, y esto es comprobable por medio de la lista de verificación de cumplimiento de dicho Anexo, lo anterior será aceptado como implementación del Anexo 19;
- b) que los Estados realicen la consolidación de las normas y métodos recomendados sobre gestión de la seguridad operacional contenidos en sus reglamentos nacionales, a los efectos de crear un nuevo reglamento que recoja los SARPS del Anexo 19; y
- c) ambas opciones se consideran aceptables y, de ser así, que se incluya en las guías de orientación de los auditores del programa USOAP.