



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/12)

(Lima, Perú, 3 al 6 de octubre de 2011)

RAAC/12-NE/25

7/9/11

Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis del nivel en la vigilancia de la seguridad operacional alcanzado en la Región SAM

- a) **Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)**

VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL SISTEMA DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO BRASILEÑO (SISCEAB)

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
<p>Esta Nota de Estudio tiene como objetivo presentar la evolución ocurrida en la actuación del Estado Brasileño con relación a la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea, con el propósito de contribuir para la elevación del nivel de implementación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional en la Región SAM.</p>	
<p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">- Doc 9734, Parte A;- 2010 CSA Reporting of Audit Results, Third Edition; e- Informe Final de la RAAC/11.	
Objetivo estratégico de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 En la Undécima Reunión de Autoridades de la Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/11), han sido analizados los resultados de las primeras nueve auditorías realizadas en la Región SAM, bajo el enfoque sistémico global, para identificación del grado de implementación de los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734, Parte A) por parte de los Estados, así como el grado de cumplimiento de los SARPS de la OACI.

1.2 En la ocasión, recibió destaque el hecho de que el elemento crítico CE-7, afecto a las tareas de vigilancia de la seguridad operacional, estaba entre los que indicaban los más altos índices de falta de implementación. Adicionalmente, se enfatizó que las mayores incidencias de incumplimientos se daban en las nuevas áreas incorporadas por el enfoque sistémico, de entre estas los Servicios de Navegación Aérea. Los resultados de las auditorías realizadas en la Región indicaban el 38,62% de falta de implementación del CE-7, en el cómputo de todas las áreas evaluadas.

1.3 Así, en la RAAC 11 se ha formulado la Conclusión 11/6 indicando que la Oficina Regional de la OACI realizaría un análisis de los resultados de las auditorías USOAP, tras el cual indicaría posibles soluciones con relación a la falta de implementación de los elementos críticos en la Región SAM.

1.4 En 2010, la OACI divulgó el resultado de todas las auditorías realizadas desde 2005 hasta 2010, incluyendo trece Estados de la Región SAM, en el cual ha quedado evidenciado que el promedio global era del 43% de inobservancia del CE-7, verificándose que la ausencia de implementación de ese elemento crítico en el área de los servicios de navegación alcanzaba el 49%.

1.5 Ante ese análisis, era evidente que un Estado debe garantizar que la organización responsable por la vigilancia continua (EC-7) de los proveedores de servicios certificados (EC-6) tuviera la debida autoridad para realizar inspecciones, analizar los servicios ejecutados, detectar deficiencias de seguridad operacional, formular recomendaciones, imponer restricciones y suspender o revocar licencias, certificados y aprobaciones. Por lo tanto, esa organización debería ser capaz de llevar a cabo un proceso de inspección permanente de todos los proveedores de servicios y profesionales certificados a fin de asegurar que se practican métodos aceptables de cumplimiento reglamentario, con la implementación de procedimientos que fomenten la seguridad operacional, a todo instante, ante de los servicios prestados.

1.6 En Brasil, para el área de los servicios de navegación aérea (ANS), se ha optado por crear una Organización que fuese independiente del órgano regulador y que fuese incumbida de ser una asesoría directa e inmediata al Comandante de la Aeronáutica, Autoridad Aeronáutica en Brasil para el área en cuestión, además de coordinar y controlar las actividades de inspección de los proveedores, en lo que toca a la seguridad operacional y, aún, gestionar el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Servicio de Navegación Aérea.

1.7 De esta forma, en 2008, se creó la ASOCEA (Asesoría de Seguridad Operacional del Control del Espacio Aéreo) que ha quedado encargada de garantizar la efectiva implementación de los ocho (08) Elementos Críticos del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional Brasileño por intermedio de la gestión de un proceso sistemático de supervisión de las actividades desempeñadas por el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) y por todos los órganos que prestan el Servicio de Navegación Aérea en Brasil.

2. Inspecciones de seguridad operacional en los PSNA en Brasil

2.1 Como resultado de la implantación de la ASOCEA, ha sido establecido un proceso formal similar al que la OACI ha utilizado en la evaluación de los Estados bajo el enfoque sistémico. Las inspecciones son realizadas por los Inspectores del Control del Espacio Aéreo (INSPCEA), quienes emplean listas de verificaciones estándares (los protocolos de inspección), por área de servicio (ATS, AIS, CNS, MET, SAR, PANS-OPS).

2.2 Además de los servicios de navegación aérea, las inspecciones del nuevo proceso también evalúan las organizaciones de salud, que examinan, periódicamente, los controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones de telecomunicaciones antes de la concesión y de la renovación periódica de sus habilitaciones, así como los órganos de enseñanza, encargados de la formación y capacitación de todo el personal técnico que actúa en el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño (SISCEAB), utilizando los Protocolos Específicos denominados de Enseñanza y de Salud.

2.3 Los INSPCEA son expertos pertenecientes a los diferentes órganos operacionales del SISCEAB que, por medio de un curso de capacitación, son preparados para realizar el nuevo proceso de inspección. Este proceso incluye el empleo de herramientas estandarizadas, que consisten en los protocolos de inspección y formularios, que registran los resultados de las evaluaciones de los PSNA. Caso el candidato a INSPCEA sea aprobado en el curso, se programa la realización de una formación práctica en el puesto de trabajo, durante una inspección real, bajo la supervisión de un Inspector habilitado, etapa final que, si exitosa, califica al candidato a ser habilitado como INSPCEA.

2.4 La plantilla de INSPCEA, actualmente, está formada por 195 técnicos distribuidos por todas las regiones de Brasil. Al ser designado para realizar una inspección, el INSPCEA se aparta, temporalmente, de sus funciones en el órgano operacional donde trabaja y pasa a vincularse operacionalmente al encargado de la coordinación de las inspecciones. Concluida la inspección, el INSPCEA vuelve a su órgano de origen, dedicándose a sus actividades normales dentro de su área de actuación.

2.5 Las no-conformidades identificadas por los INSPCEA son informadas, al término de la inspección, a los proveedores inspeccionados de modo que ellos puedan comenzar, inmediatamente, a adoptar las providencias para mitigar los problemas identificados hasta que se aplique la respectiva solución.

2.6 Cada no-conformidad es evaluada, dentro de criterios objetivos, cuanto a su impacto en la seguridad operacional, proporcionando al proveedor una referencia para la elaboración de un plan con vistas a corregir los problemas.

2.7 Todas las no-conformidades son registradas y solamente son excluidas de los registros cuando, en nueva inspección, otro INSPCEA atestar la eficacia de la acción correctiva adoptada por el proveedor, al comprobar la eliminación de la deficiencia identificada en la inspección anterior.

2.8 Todas las informaciones colectadas durante las inspecciones realizadas en los proveedores son continuamente evaluadas e informadas al DECEA, proporcionando subsidios para el perfeccionamiento de la reglamentación y para la adopción de medidas específicas que aumenten el grado de cumplimiento de la reglamentación brasileña y la eficacia de todo el sistema, mediante la obtención y manutención de un nivel adecuado de seguridad operacional.

3. Resultado de la Auditoria USOAP en el área ANS en el Brasil

3.1 De entre las 219 preguntas del Protocolo ANS empleado por la OACI, en la auditoría realizada en Brasil, seis cuestiones no han sido aplicables y once retrataron situaciones consideradas insatisfactorias por los auditores, significando, aproximadamente, el 5,2% de inobservancia de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional, en el área ANS, o sea, extremadamente menor que el promedio mundial del 41%.

3.2 Específicamente, acerca del elemento crítico CE-7, de entre las 27 preguntas existentes en el Protocolo ANS, solamente dos, relacionadas a la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO), han sido consideradas no-conformes, implicando en un porcentaje de, aproximadamente, el 7,4% de falta de implementación, de igual forma significativamente menor que el promedio mundial del 49%.

3.3 Las tres no-conformidades que componen el Plan de Acciones Correctivas de Brasil, enviado a la OACI, en el área ANS, se refieren a la implementación del SGSO, a la implementación de los sistemas de gestión de la calidad en las Salas AIS internacionales y a la competencia en el idioma inglés del personal SAR.

3.4 Las dos primeras están en curso dentro del SISCEAB. Con relación al tercer punto, actualmente, ya está asegurada la existencia de personal con competencia en el idioma inglés en el área SAR. Con esto, en lo que se refiere a los relevamientos realizados por los auditores de la OACI, en el área ANS, en Brasil, en 2009, en la presente fecha, el grado de la falta de implementación de los elementos críticos ha sido reducido del 5,2 % para el 4,7%.

4. Conclusiones

4.1 En general, los resultados de la Auditoria de la OACI, en el área ANS, en Brasil, indicaron en 2009 que la falta de implementación de los elementos críticos era del 5,2 % y con la implementación del Plan de Acciones Correctivas este porcentaje ha sido reducido para el 4,7%.

4.2 Con respecto al elemento crítico CE-7, las mejoras promovidas por Brasil en la implantación, desde 2008, de un nuevo proceso de inspección de seguridad operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea, implicó un porcentaje de tan solo el 7,4% de falta de implementación de ese elemento crítico, cuando el promedio mundial en el área ANS es del 49%.

5. Acción sugerida

5.1 Se le sugiere a la Reunión:

- a) tomar conocimiento de la información presentada;
- b) considerar la experiencia adquirida por Brasil en la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea como una alternativa eficaz, si adoptada por otros Estados, para aumentar el grado de implementación de los elementos críticos en la Región SAM.