



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

#### ESTADO DE CUMPLIMIENTO POR CUBA DE LAS METAS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN	
La presente Nota expone el estado de cumplimiento por Cuba de las metas regionales de seguridad operacional y navegación aérea.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional.</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.</li></ul>
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Declaración de Puerto España.</li><li>• Informe de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), Puerto España, Trinidad y Tobago, 28 al 30 abril de 2014.</li><li>• Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo de 2015.</li><li>• Informe Anual de Seguridad Operacional del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA), Cuarta Edición, julio de 2013.</li></ul>

#### 1. Introducción:

1.1 La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) celebrada en Puerto España, Trinidad y Tobago, en abril del 2014, acordó que los Estados/Territorios asignen recursos adecuados para apoyar la implementación y logro de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea, con la finalidad de cumplir los objetivos descritos en la Declaración de Puerto España, aprobada por la reunión.

#### 2. Desarrollo:

2.1 El cumplimiento por los Estados/Territorios de las metas regionales permite apoyar los planes mundiales de seguridad operacional y navegación aérea, aprobados por el 38 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Cuba.

2.2 El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, como autoridad aeronáutica, acogió las metas establecidas en la Declaración de Puerto España y realiza evaluaciones sistemáticas del estado de su cumplimiento. Los resultados más recientemente obtenidos se comparten por medio de esta nota informativa con los participantes al 39 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI.

### 2.3 Metas Regionales de Seguridad Operacional

2.3.1 **Meta 1.1, Vigilancia de la Seguridad Operacional, expresada en el promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016.** Cuba tiene un **86,73%** de implementación efectiva (EI). Fuente: On Line Framework (OLF) del USOAP de OACI.

2.3.2 **Meta 1.2, Ningún Estado en la Región tendrá una Implementación Efectiva (EI) del Elemento Crítico 3 (Personal de AAC) ni el Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) del USOAP de la OACI por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016.** Cuba tiene un **96%** de implementación efectiva (EI) en el Elemento Crítico 3 y **88%** de implementación efectiva (EI) en el Elemento Crítico 4. Fuente: On Line Framework (OLF) del USOAP de OACI.

2.3.3 **Meta 2, Accidentes, expresado en que utilizando como referencia el año 2010, se debe reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el 2020.** Cuba desde el año 2011 hasta la fecha no ha tenido accidentes. Fuente: Estadísticas del Consejo de Seguridad Operacional del IACC.

2.3.4 **Meta 3, Excursiones de Pista, expresado en reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016.** El promedio de excursiones de pista en el área panamericana en el período referido es de 8, lo que implica que reducirla en un 20% correspondería a disminuir aproximadamente en 2. Desde el año 2007 hasta la fecha los operadores cubanos han tenido una (1) excursión de pista, por aeronaves operadas bajo RAC 6.121 en el aeropuerto internacional José Martí, sin consecuencias indeseables para las personas y la aeronave. Fuente: Estadísticas del Consejo de Seguridad Operacional del IACC y Annual Safety Report, Fifth edition RASG-PA 2015.

2.3.5 **Meta 4, Certificación de aeródromos: 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016.** Cuba tiene diez (10) aeródromos internacionales oficialmente declarados, de ellos cinco (5) están certificados, para un 50%. Fuente: Actas del Consejo Aeronáutico del IACC y AIP/CUBA.

2.3.6 **Meta 5.1, Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS): el 60% de los Estados habrán implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016.**

2.3.6.1 Cuba llevó a cabo en diciembre del 2014 su análisis de brecha. El resultado del mismo la ubicó en un Nivel L3, lo que representa que ha evaluado todos los aspectos inherentes al SSP y cumplido el 51% de las acciones previstas para su implementación total.

2.3.6.2 Como aspectos significativos se destaca que en relación con los cuatro componentes del SSP, la implementación del Estado cubano se comporta de la siguiente manera:

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1. Política y objetivos estatales de la seguridad operacional | 59% implementado |
| 2. Gestión de riesgos de seguridad operacional estatal        | 20% implementado |
| 3. Aseguramiento de la seguridad operacional estatal          | 47% implementado |
| 4. Promoción de la seguridad operacional estatal              | 50% implementado |

2.3.6.3 Fuente: Sitio iSTARS, herramienta SSP Análisis del faltante (GAP Analysis)

2.3.6.4 Tomando como base el resultado del análisis de brecha, el IACC decidió aprobar en su reunión ordinaria del Consejo Aeronáutico del mes de enero del 2015, un plan de acciones que asegura la implementación del SSP en Cuba en su etapa inicial denominada “**SSP Básico**”, lo cual se considera equivalente a la Etapa 1 expresada en la meta. Este plan se chequea trimestralmente.

2.3.7 **Meta 5.2, Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS): 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la etapa reactiva a más tardar en diciembre de 2016.**

2.3.7.1 Cuba tiene tres grandes prestadores de servicios: Cubana de Aviación, Aerogaviota y la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA). El 100% de ellos ha implementado la primera fase del SMS, destacándose que en el caso de ECASA el SMS se subdivide a su vez en sus dos grandes unidades básicas: los Servicios de Navegación Aérea y los Servicios Aeroportuarios.

2.3.7.2 Todos los prestadores de servicios avanzan en estos momentos en la implementación de la segunda fase. Poseen su Manual del SMS aprobado por la Autoridad Aeronáutica, así como sus análisis de riesgos documentados y enfocados a las diversas facetas de las operaciones. Acorde a su gravedad, se investigan los incidentes por comisiones de los propios prestadores de servicios o por una comisión estatal presidida por un experto del IACC. La base legal para la investigación de accidentes existe y se perfecciona; así como las comisiones estatales de investigación de accidentes e incidentes graves se designan a nivel ministerial. En la esfera de investigación de sucesos se posee experiencia y están identificadas las necesidades de capacitación. Se continúa consolidando y desarrollando la primera etapa de implementación del SMS.

## 2.4 **Metas Regionales de Navegación Aérea**

2.4.1 **Meta 1, Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN): 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016.** PBN está implementado en el 100% de las pistas con aproximación por instrumentos de los aeródromos internacionales desde el año 2015. Fuente AIP República de Cuba.

2.4.2 **Meta 2, Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (A TFM): 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018.** En el 2015 Cuba recibió un Equipo de implementación del Proyecto RLA/09/801 para ATFM; se confeccionó un plan de acción sobre el cual se trabaja para tener en septiembre 2016 un Manual ATFM y para el primer trimestre 2017 un sector ATFM en el ACC Habana. Concluido el trabajo del Equipo, se adoptó un grupo de acciones de afluencia en coordinación con el ACC Miami y el Centro de Comando de la FAA.

**2.4.3 Meta 3, Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM): 100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta - Fase 1 de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016.**

2.4.3.1 La fase 1 fue cumplida completamente. En el 2014 se midieron el 100% de los obstáculos sobre el terreno en el aeropuerto internacional Juan G. Gómez de Matanzas y están al 80% los trabajos de medición en el aeropuerto internacional José Martí de La Habana, lo cual debe concluir en este 2016.

2.4.3.2 El completamiento de la información alfanumérica de la AIP en la base de datos con el modelo AIXM v.5.1 está al 100%. El completamiento de la información de las cartas aeronáuticas de la AIP está pendiente a la adquisición del módulo IAS Charting.

**2.4.4 Meta 4, Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra: 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016.** Cuba tiene implementado AIDC con tres ACC vecinos: Miami, Mérida y Cenamer.

**3. Conclusiones:**

3.1 La evaluación de la situación actual que presenta Cuba con respecto al cumplimiento de las metas regionales de seguridad operacional y navegación aérea, acordadas en Puerto España, muestra resultados halagüeños en cuanto al nivel de implementación del SSP. Estos resultados derivan del esfuerzo que se viene realizando por el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba con los prestadores de servicios del sistema empresarial aeronáutico cubano, para establecerse en el camino correcto hacia la implementación total del SMS y SSP.

3.2 Las metas regionales han resultado un incentivo para que los Estados apoyen el GASP y el GANP. Restan pocos meses para diciembre de 2016, por lo que controlar y medir el cumplimiento de las metas regionales es de gran utilidad para la Aeronáutica Civil de Cuba, pues permite diagnosticar las debilidades y fortalezas y consecuentemente trazarse estrategias correctivas y perspectivas en correspondencia con las exigencias actuales y futuras de la OACI. Esto posibilita la integración progresiva y exitosa al escenario regional y global aprobado por el 38 período de Sesiones de la Asamblea de la OACI en sus planes mundiales, todo lo cual se evalúa durante esta magna cita de la Organización.