



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

Cuestión 1: La situación actual de la seguridad aeronáutica
Tema 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional

SITUACIÓN DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre la situación de las actividades de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional desde 1999. Si bien se ha logrado un progreso importante para resolver las deficiencias, varios Estados continúan experimentando problemas.

La medida propuesta a la conferencia figura en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia de Directores de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional (1997) recomendó, entre otras cosas que el programa de evaluación de la vigilancia de la seguridad operacional establecido en 1995 se ampliara para que fuese más dinámico y efectivo; y, con esa finalidad, se introdujeran las auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas, que deberían incluir a todos los Estados contratantes y llevarse a cabo por la OACI; y que el programa de vigilancia de la seguridad operacional se ampliara a otras esferas técnicas en el momento oportuno.

1.2 En la Resolución A32-11, la Asamblea encargó al Consejo que introdujera, a partir del 1 de enero de 1999, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), incluyendo un mecanismo sistemático de notificación y vigilancia de la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional.

1.3 El 35º período de sesiones de la Asamblea (véase la Resolución A35-6) resolvió que el USOAP se ampliara para incluir las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que figuran en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados con la misma. Además, la Asamblea pidió al Secretario General que, a partir del 1 de enero de 2005, reorganizara el USOAP para

que se adopte un enfoque sistémico global en la realización de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional en todos los Estados contratantes.

1.4 En esta nota se presenta un informe global sobre las actividades de auditoría llevadas a cabo durante el primer ciclo de auditorías de 1999 a 2004 y se destaca la situación actual de la vigilancia de la seguridad operacional en todo el mundo y las cuestiones importantes objeto de preocupación que se han puesto de manifiesto con las auditorías y las misiones de seguimiento de las mismas.

2. ACTIVIDADES DE AUDITORÍA

2.1 La actividades de auditoría en el marco del USOAP se iniciaron en marzo de 1999, siguiendo un enfoque Anexo por Anexo y dentro del ámbito del programa limitado al Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* ya que las actividades que abarcan estos tres Anexos se consideraron como las más “exportables”. Durante el primer ciclo de auditorías, se auditaron 181 Estados contratantes, dos Regiones administrativas especiales (RAE) de la China, a saber, Hong Kong y Macao, y tres territorios de los Estados que se indican a continuación, a saber, Antillas (Países Bajos), Bermudas y Turcos y Caicos (Reino Unido). En total, siete Estados contratantes no pudieron ser auditados.

2.2 En agosto de 2001 se iniciaron las actividades de las misiones de seguimiento de las auditorías que se realizaron para validar el estado de aplicación de los planes de medidas correctivas presentadas por los Estados contratantes a raíz de las auditorías iniciales. En total, 162 Estados contratantes y dos RAE de la China, que fueron auditados inicialmente fueron visitados para fines de seguimiento de la auditoría. Los informes resumidos relacionados con las auditorías y las misiones de seguimiento se han publicado y distribuido a todos los Estados contratantes.

3. RESULTADOS DE LAS AUDITORÍAS

3.1 Los resultados de las auditorías se miden en función del grado de aplicación por los Estados de ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de seguridad operacional, según se define en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734):

- a) legislación aeronáutica básica;
- b) reglamentos operacionales específicos;
- c) sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
- d) calificación e instrucción del personal técnico;
- e) orientación técnica, medios y suministro de información crítica relacionada con la seguridad operacional;
- f) obligaciones en el otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación;
- g) obligaciones de vigilancia; y
- h) solución de problemas de seguridad operacional.

3.2 Estos elementos, a su vez, reflejan la aplicación de los SARPS de la OACI, que constituyen la base de los protocolos utilizados en la realización de las auditorías.

3.3 En general, se han logrado avances significativos en la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados, cuando se comparan los resultados de las auditorías iniciales y las de las misiones de seguimiento de las mismas. Al final del primer ciclo de auditorías, la falta de una aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional disminuyó de un valor medio de 32,6% al completarse todas las auditorías iniciales, a un valor medio de 17,5%, al cabo de las auditorías de seguimiento de los 162 Estados contratantes. En el apéndice de esta nota se presenta un gráfico en el que se muestra el resultado general de las auditorías iniciales y de los seguimientos de las auditorías concluidos.

4. CUESTIONES SIGNIFICATIVAS DE PREOCUPACIÓN QUE SE HAN PUESTO DE MANIFIESTO A RAÍZ DEL PRIMER CICLO DE AUDITORÍAS

4.1 En general, se han logrado avances significativos en cuanto a la resolución de las deficiencias detectadas, especialmente de las relacionadas con la falta de legislación y normas, la ausencia de un sistema de aviación civil y de funciones de vigilancia de la seguridad operacional apropiados y la falta de personal debidamente calificado. No obstante, algunos Estados siguen experimentando problemas debido a la falta de recursos apropiados. En los siguientes párrafos se proporciona un resumen de la situación relacionada con la vigilancia de la seguridad operacional con respecto a diversos grupos de Estados.

Estados que no han sido auditados por la OACI

4.2 Durante el primer ciclo de auditorías sobre los Anexos 1, 6 y 8, siete Estados contratantes, a saber: Afganistán, Burundi, Iraq, las Islas Salomón, Liberia, Sierra Leona y Somalia, no pudieron ser auditados, principalmente por razones de seguridad. Estos siete Estados se auditarán cuando las condiciones lo permitan. No obstante, las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de esos Estados, cuando se lleven a cabo se realizarán en el marco del enfoque sistémico global.

4.3 La OACI no ha validado los datos sobre el estado de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional ni sobre la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional establecida por esos Estados. La falta de información fiable plantea ciertas preocupaciones, ya que en las misiones de auditoría de otros Estados, y en conversaciones oficiosas con algunos miembros de las tripulaciones se ha sugerido que las licencias y certificados de matriculación se emitían por correspondencia utilizando una casilla postal en un tercer país.

Estados que no han presentado un plan de medidas correctivas y por consiguiente, no han recibido una misión de seguimiento de la auditoría

4.4 Siete Estados contratantes, a saber, Djibouti, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Micronesia, Nauru, República Centroafricana y Santo Tomé y Príncipe, no presentaron sus planes de medidas correctivas luego de sus respectivas auditorías, como se exigía en el Memorando de acuerdo (MOU) firmado con la OACI. Los Estados no respondieron a varios intentos de la OACI de asegurar que se estableciera un plan de medidas correctivas. A falta de un plan de medidas correctivas, no se llevó a cabo las misiones de seguimiento de las auditorías a esos Estados.

4.5 Los resultados de las auditorías iniciales de esos Estados indicaron que no habían establecido un sistema de vigilancia de la seguridad operacional adecuado que les permitiera cumplir con sus obligaciones respecto al otorgamiento de licencias al personal y la certificación y supervisión de explotadores de servicios aéreos y organismos de mantenimiento de aeronaves.

Estados que presentaron un plan de acción pero en los que no pudo realizarse una misión de seguimiento de las auditorías

4.6 Los siguientes ocho Estados contratantes: Chad, Congo, Eritrea, Islas Marshall, Jamahiriya Árabe Libia, Kiribati, Rwanda y Swazilandia fueron auditados y presentaron un plan de medidas correctivas; no obstante, no pudo realizarse una misión de seguimiento de la auditoría. Eso se debió a que los Estados en cuestión no proporcionaron información sobre los avances alcanzados, indicaron falta de avances en la ejecución de su plan de medidas correctivas o no respondieron a las propuestas de cronogramas de seguimiento de las auditorías o a las indagaciones de la OACI sobre el estado de ejecución del plan de acción que habían presentado. En un caso, el plan de acción se presentó a la OACI después de que se había concluido el primer ciclo de auditorías. Los informes de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en esos Estados indican que era necesario poner en ejecución sus respectivos planes de medidas correctivas en forma urgente.

Estados que no han recibido una misión de seguimiento de las auditorías por otras razones

4.7 Además de los 15 Estados mencionados (párrafos 4.4 y 4.6) no se realizaron misiones de seguimiento de las auditorías en otros cinco Estados contratantes: Andorra, Islas Marshall, Israel, República Democrática del Congo y San Marino. Se consideró que no era necesario realizar seguimientos de las auditorías de Andorra y San Marino en función de los resultados de las auditorías y la ausencia de actividad de aviación civil en esos Estados. No se pudo visitar Israel porque dicho Estado solicitó que se postergara el seguimiento de la auditoría hasta después de que se concluyera el primer ciclo de auditorías. Por último, se programaron misiones de seguimiento de las auditorías de las Islas Marshall y de la República Democrática del Congo pero las misiones no se pudieron realizar por razones operacionales.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la conferencia a que:

- a) tome nota de los resultados del primer ciclo de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y de las misiones de seguimiento llevadas a cabo en el marco del USOAP, como se describe en esta nota de estudio y en el apéndice;
- b) solicite a los Estados enumerados en el párrafo 4.4 que presenten sus planes de medidas correctivas; y
- c) solicite a los Estados enumerados en el párrafo 4.6 que proporcionen a la OACI información actualizada sobre el estado de ejecución de sus planes de medidas correctivas y los inste a aceptar las fechas de las auditorías en el marco del enfoque sistémico global.

— — — — —

Elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional

Falta de aplicación eficaz (%)



Auditoría inicial general 32,6%



Seguimiento de la auditoría general 17,5%

