



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea — Supervisión y análisis

SISTEMA ESTATAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL – CALIFICACIÓN DE INSPECTORES

(Nota presentada por la República de Sudáfrica)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se hace hincapié en las dificultades que plantean las disposiciones que figuran en el Documento 8335, *Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* con respecto a la implantación del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP). En virtud de las preguntas del protocolo (PQ) 4.025 y PQ 4.033, conjuntamente con la Q 2.053, los Estados miembro deben demostrar que poseen recursos calificados suficientes para aplicar medidas de vigilancia de la seguridad operacional de forma eficaz. En el Documento 8335 se especifica, por ejemplo, que un inspector de operaciones de vuelo debe poseer amplia experiencia operacional, por lo menos 5.000 horas de vuelo como piloto al mando en aeronaves de transporte aéreo civiles o militares. Según se desprende del Informe sobre los resultados del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015, la aplicación eficaz (EI) general en relación con el elemento crítico (CE) 5 y las áreas de auditoría Operaciones de aeronaves (OPS) y Otorgamiento de licencias al personal e instrucción (PEL) es insuficiente y constituye motivo de inquietud.

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

- examinar el contenido del Informe del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) y tomar nota del mismo, en particular en lo concerniente a la aplicación eficaz de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en relación con el elemento crítico CE-4 y el área de auditoría Operaciones de aeronaves;
- prestar apoyo a la labor de la Secretaría de la OACI para constituir un Grupo de trabajo o remitir la cuestión al Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo con objeto de modificar el número mínimo de horas de experiencia necesarias que figura en el Documento 8335 como requisito para desempeñar la función de inspector de operaciones de vuelo; y
- encargar a la OACI que no se aplique el requisito mínimo de 5.000 horas de experiencia como criterio para determinar la idoneidad de un inspector de seguridad operacional de la aviación (ASI), y en consecuencia, la eficacia de la Administración de aviación civil (CAA).

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional.

<i>Repercusiones financieras:</i>	n.a.
<i>Referencias:</i>	<p>Documento 7300, <i>Convenio sobre aviación civil internacional</i></p> <p>Documento 9734, <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional; Partes A y B (2)</i></p> <p>Documento 8335, <i>Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i></p> <p>Documento 9735, <i>Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional</i></p> <p>Documento 9859, <i>Manual de gestión de la seguridad operacional</i></p> <p>Informe sobre los resultados del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP), 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2015.</p>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los elementos críticos (CE) se consideran las herramientas de defensa de la seguridad operacional fundamentales y esenciales con las que cuenta el sistema de vigilancia de dicha seguridad operacional de un Estado y que son necesarias para la aplicación eficaz de las normas internacionales de seguridad operacional y sus procedimientos conexos. Todos los Estados miembro deben tener en cuenta los ocho elementos críticos existentes con objeto de establecer e implantar un sistema de vigilancia de la seguridad operacional en virtud del cual se asuma la responsabilidad compartida del Estado y la comunidad aeronáutica.

1.2 A fin de evaluar la eficiencia del Sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado, la OACI lleva a cabo auditorías en todos los Estados miembro mediante el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP).

1.3 Los elementos críticos abarcan todas las actividades de aviación civil, en particular el otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad, la investigación de accidentes e incidentes, los servicios de navegación aérea y los aeródromos. El grado de aplicación eficaz de los elementos críticos contribuye a determinar la capacidad de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.

2. ANÁLISIS

2.1 En el 32º Período de sesiones de la Asamblea (22 de septiembre – 2 de octubre de 1998) se revisaron las recomendaciones del Consejo y se adoptó la Resolución A32-11 de la Asamblea — Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

2.2 Habida cuenta de ello, en el 35º Período de sesiones de la Asamblea se adoptó la Resolución A35-6, en virtud de la cual se solicitó que se ampliara el USOAP para incluir las disposiciones sobre seguridad operacional recogidas en todos los Anexos al Convenio de Chicago

relacionados con la seguridad operacional desde 2005. A través de esta Resolución, que sustituyó a la Resolución A33-8 de la Asamblea, se pidió asimismo al Secretario General la reestructuración del USOAP para aplicar el enfoque sistémico global (CSA) y de los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, con objeto de poner de relieve los elementos críticos relativos al sistema de vigilancia de la seguridad operacional que se presentan en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Documento 9734), Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*. En el marco de dicho CSA se estipula la realización de auditorías de todos los Estados miembro al menos una vez en un período de seis años.

2.3 El elemento crítico (CE-4) guarda relación con la calificación e instrucción del personal técnico. Ello conlleva el establecimiento de requisitos mínimos de conocimientos y experiencia del personal técnico que desempeña las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y la provisión de la instrucción apropiada para mantener y mejorar su competencia al nivel deseado. La instrucción debería abarcar enseñanza inicial y periódica.

2.4 Cada cuestionario del protocolo de auditoría comprende un conjunto exhaustivo de preguntas del protocolo (PQ) que poseen asimismo la flexibilidad necesaria para llevar a cabo una evaluación adecuada del alcance y de la complejidad de las actividades de la aviación en cada Estado. Las preguntas del protocolo son la principal herramienta utilizada para realizar una auditoría relativa a la evaluación de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.

2.5 Las preguntas del protocolo se basan en el Convenio de Chicago, las normas y métodos recomendados (SARP) sobre seguridad operacional establecidos en los Anexos al Convenio y los textos de orientación conexos. Todas las preguntas del protocolo están asociadas a un elemento crítico y en el caso de considerarse “no satisfactorias”, ello deberá figurar en los resultados de la auditoría relativa al CE correspondiente. Todos los resultados de las auditorías deben basarse, por lo menos, en una pregunta del protocolo no satisfactoria. Las preguntas del protocolo que se consideren no satisfactorias también pueden señalarse como deficiencias.

2.6 En virtud de las preguntas del protocolo 4.025 y 4.033, conjuntamente con la Q 2.053, los Estados miembro deben demostrar que poseen recursos calificados suficientes para aplicar medidas de vigilancia de la seguridad operacional de forma eficaz. En los textos de orientación sobre el área de auditoría Operaciones de aeronaves (*Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*, Documento 8335) se especifica, por ejemplo, que un inspector de operaciones de vuelo debe poseer amplia experiencia operacional, por lo menos 5.000 horas de vuelo como piloto al mando en aeronaves de transporte aéreo civiles o militares. Según se desprende del Informe sobre los resultados del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2015, la EI general en relación con el CE-5 y las áreas de auditoría OPS y PEL es insuficiente y constituye motivo de inquietud.

2.7 En el mismo documento (Documento 8335) se menciona que el inspector de la CAA que realice verificaciones de ruta o de licencias de la tripulación de vuelo deberá ser titular de una licencia válida de piloto de transporte de línea aérea (ATPL). Es preferible que todo candidato a un puesto de inspector de operaciones de vuelo haya ocupado previamente un puesto de gestión operacional, o como piloto de línea y examinador designado, instructor, o piloto militar, en el que haya podido adquirir experiencia equivalente en materia de operaciones de transporte aéreo. Ello está en consonancia con el nivel de calificación más elevado que puede alcanzar un piloto que posea una ATPL.

2.8 Con respecto Anexo 1 de la OACI – *Licencias al personal* (PEL), un piloto necesita realizar 1.500 horas de vuelo para obtener una ATPL. La función de un inspector de seguridad

operacional de la aviación (ASI) es de carácter especial. Es necesario haber trabajado en una administración para llevar a cabo este tipo de funciones. La instrucción requerida para llevar a cabo estas tareas en calidad de ASI es de tipo especializado, por ejemplo ser inspector gubernamental de seguridad operacional. La instrucción inicial del personal de inspección de la CAA consiste en instrucción basada en competencias relacionadas con los reglamentos y procedimientos de la CAA.

2.9 Para cerciorarse de que el personal de inspección de la CAA mantiene sus competencias y conocimientos actualizados sobre aeronaves y equipos, técnicas, procedimientos y avances registrados en su respectiva esfera de especialización, es fundamental que reciba instrucción técnica periódicamente. De ahí que los inspectores deban demostrar un alto grado de instrucción al llevar a cabo funciones de vigilancia.

2.10 Actualmente no existen pruebas de que un ASI que haya realizado menos de 5.000 horas de vuelo como piloto al mando no esté en medida de llevar a cabo sus funciones de forma eficaz. Es bien conocido el hecho de que las CAA de los países en desarrollo, en particular en la Región África-Océano Índico, deben hacer frente a graves dificultades para atraer, mantener y retener personal perfectamente calificado. De ahí que la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la OACI y diversos asociados para el desarrollo hayan comenzado a adoptar diversas medidas al respecto.

2.11 Este elevado número (5.000) de horas de vuelo, que no guarda relación con la eficacia de la CAA, se considera un obstáculo para que los Estados miembro puedan contratar el personal adecuado para ejecutar su mandato. En consecuencia, este requisito perjudica la seguridad operacional y podría dar lugar a una preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) en los Estados miembro.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La campaña “Ningún país se queda atrás” (NCLB), el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) únicamente pueden implantarse de forma eficaz si los Estados miembro cuentan con los recursos adecuados. El establecimiento de requisitos innecesarios demasiado estrictos repercute negativamente en numerosos países y hace que éstos se queden atrás.

3.2 Habida cuenta de ello, la República de Sudáfrica pide que se revise el requisito de realizar 5.000 horas de vuelo como piloto al mando a los efectos de determinar la idoneidad de un ASI. En el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”, se pide a la OACI que constituya un Grupo de trabajo para analizar el informe del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, en particular la aplicación eficaz de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en relación con el elemento crítico CE-4 y el área de auditoría Operaciones de aeronaves. En última instancia, dicho grupo de trabajo debería recomendar en el Documento 8335 un número mínimo de horas de experiencia adecuado como requisito para desempeñar la función de inspector de operaciones de vuelo, y remitir la cuestión al Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo para su tramitación final en el marco del sistema de la OACI.

3.3 El requisito mínimo provisional de 5.000 horas de experiencia de vuelo no debería utilizarse como criterio para determinar la idoneidad de un ASI, y en consecuencia, la eficacia de la CAA.