



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/5 — NE/03
28/03/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Gestión de Seguridad Operacional de la aviación

4.1 Análisis regional sobre los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (USOAP-CMA)

ANÁLISIS REGIONAL SOBRE LOS RESULTADOS DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) DE LA OACI CON UN ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta un resumen de las actividades sobre la implementación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional con un Enfoque de observación continua (USOAP-CMA). Además, presenta información actualizada sobre la Aplicación eficaz (EI) de los Estados NAM/CAR.	
Acción:	Ver sección 3
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 19 - <i>Gestión de la Seguridad Operacional</i>• Doc 9958 - <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (8 de octubre de 2010)• Doc 9734 - <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional</i>• Doc 9735 - <i>Manual sobre la Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional.</i>• Boletín electrónico EB 2012/63 - <i>Ejecución del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional – Plan de Actividades.</i>• Boletín electrónico EB 2012/68 - <i>El enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional entrará en pleno funcionamiento el 1 de enero de 2013.</i>

1. Introducción

1.1 La vigilancia de la seguridad operacional se define como la función mediante la cual los Estados se aseguran que se implementen efectivamente, en relación con la seguridad operacional, las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos auxiliares que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en documentos afines de la OACI. La supervisión de la seguridad operacional garantiza asimismo que la aviación nacional ofrezca un nivel de seguridad operacional igual o superior al que se define en los SARPS.

1.2 De conformidad con el Convenio y sus Anexos las responsabilidades que incumben a cada Estado contratante comprenden:

- el otorgamiento de licencias al personal
- la certificación de aeronaves, explotadores aéreos y aeródromos
- el control y la supervisión del personal autorizado, de los productos certificados y de los organismos reconocidos
- el suministro de servicios de navegación aérea (incluyendo los servicios meteorológicos, las telecomunicaciones aeronáuticas, los servicios de búsqueda y salvamento, las cartas, y la distribución de información)
- la realización de la investigación de accidentes e incidentes de aviación

1.3 De conformidad con la Resolución A37-5 de la Asamblea, la OACI y los Estados miembros han evolucionado con las actividades del USOAP al CMA representativas de la prioridad de la performance de seguridad operacional de los Estados compartida con otros Estados miembros de la OACI y al público viajero con carácter continuo.

1.4 El Plan de actividades USOAP CMA incluye auditorías bajo un Enfoque sistémico global (CSA), Misiones de Validación Coordinadas de la OACI (ICVM) y seminarios regionales. El Plan de actividades y las actualizaciones relacionadas se publican cada seis meses en el sistema en línea de CMA: <http://www.icao.int/usoap>. Los Estados podrán solicitar alguna misión con base en recuperación de costos.

1.5 El USOAP-CMA de la OACI identifica las deficiencias y proporciona un vehículo para que los Estados desarrollen e implementen las acciones correctivas para mejorar su sistema de supervisión de la seguridad operacional, el cual debería dar como resultado en una exposición de riesgo más baja. El enfoque CMA, entró en vigor desde el 1 de enero de 2013, representando un método flexible para identificar deficiencias de seguridad operacional a largo plazo, que es sustentable a un nivel costo-beneficio, el cual, que evalúa los riesgos asociados y desarrolla estrategias de asistencia.

2. Discusión

2.1 Todos los Estados de las Regiones NAM y CAR han firmado el nuevo Memorando de Acuerdo (MoU) con la OACI y han designado su Coordinador Nacional de Supervisión Continua (NCCM).

2.2 De acuerdo al programa de actividades del USOAP-CMA, se han completado misiones ICVM en la Región CAR de la siguiente manera: en Bahamas (mayo - junio de 2011), Costa Rica (febrero de 2012), México (mayo de 2012), Honduras (noviembre de 2012), Jamaica (diciembre de 2012), Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) (20 de febrero - 1 de marzo de 2013), Barbados (17-23 de abril de 2013). Bahamas (11-17 de diciembre 2013) y Belice (4 - 11 de febrero de 2014). En diciembre de 2012 se completó una auditoria CSA en Haití. La misión ICVM para Guatemala inicialmente programada ha sido pospuesta. Oportunamente se dará a conocer el programa de las actividades.

2.3 Los equipos compuestos por personal de la Sección CMO de la Sede de la OACI y Especialistas de la Oficina Regional NACC de la OACI participan en todas las actividades. La participación de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea de COCESNA (ACSA) también ha proporcionado un apoyo significativo en las ICVM respectivas de Belice, Costa Rica, Guatemala y Honduras.

2.4 Desde el 2011, la Oficina Regional NACC de la OACI ha organizado Seminarios/Talleres para las Regiones NAM/CAR sobre la implementación del CMA, en la Ciudad de México, México (12 al 16 de septiembre 2011); en San José, Costa Rica, (28 de febrero al 2 de marzo de 2012); en Antigua y Barbuda (en inglés, julio de 2012) y en la Ciudad de México, México, del 14-16 de mayo de 2013, las herramientas electrónicas para el nuevo marco de referencia en línea USOAP-CMA, el cual se puede acceder desde <http://www.icao.int/usoap>.

2.5 Para el 2014, se ha programado un Seminario sobre supervisión de la seguridad operacional de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 12-16 de mayo de 2014. El objetivo de esta actividad es proveer a los participantes un entendimiento de los principios fundamentales sobre las actividades de supervisión de seguridad operacional ANS, en relación con las disposiciones del Anexo 19 de la OACI. En el **Apéndice A** se presentan los Elementos críticos (CE) que forman la base de un sistema Estatal de vigilancia de la seguridad operacional.

2.6 A partir del 1 de enero de 2013, actualizaciones de los Planes de medidas correctivas (CAP) disponibles a través del marco de referencia en línea del CMA. Las herramientas electrónicas del CMA se han rediseñado y ahora se encuentran disponibles en tiempo real a través del marco de referencia en línea del USOAP-CMA. Algunos servicios y funciones del Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (ISTARS) referentes a las actividades CMA se desactivaron por su migración al nuevo marco de referencia en línea (OLF). La orientación relativa a las preguntas del Protocolo (PQ) y actualización de los CAP del CMA se encuentra bajo el título “Guía general y ayuda” (“*Tutorials & Help*”) en <http://www.icao.int/usoap>.

2.7 De acuerdo al nuevo requisito establecido en el Anexo 19, párrafo 3.2, se ha notado que no todos los Estados han establecido un sistema de supervisión de la seguridad operacional satisfactorio. El **Apéndice B** muestra información sobre EI para los Estados de las Regiones NAM/CAR. De acuerdo a la Resolución de la Asamblea A37-5, Cláusula 5, que actualmente publicado en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>)

2.8 Para garantizar que el sistema del Estado es apropiado al nivel y alcance de su actividad aeronáutica, cada una de estas obligaciones exigirá considerar los Elementos críticos (CE) de un sistema de supervisión de la seguridad operacional, incluyendo la política del Estado para la gestión sistemática de los aspectos críticos en materia de seguridad operacional, las dependencias y los conflictos que afectan a la comunidad aeronáutica. El asegurarse que estas responsabilidades se cumplen de la manera más eficaz es fundamental para el buen estado de las operaciones aeronáuticas transfronterizas y en todo el mundo.

2.9 El porcentaje regional sobre EI fue elevado debido a las mejoras en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional alcanzado por los Estados que recibieron una ICVM. La oficina Regional NACC de la OACI ha proporcionado asistencia a estos Estados para desarrollar su CAP mediante el OLF. El EI asociado con el Elemento crítico 4 (CE4), *Clasificaciones e instrucción del personal técnico*, es el asunto más importante afectando el porcentaje de EI. El análisis de estos gráficos muestran las áreas primordiales que requieren mejora.

ORG: Reorganización /estructura de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) acorde a las nuevas necesidades, falta de inspectores y método de cálculo de personal necesario

ANS: Falta de regulaciones y procedimientos, personal, Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) e instrucción

AGA: Falta de inspectores, procedimientos, certificación, SMS e instrucción

AIG: Falta de autonomía, regulaciones de protección a los datos y procedimientos sobre la Investigación y prevención de accidentes (AIG)

Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)

2.10 Está claro que los recursos para la investigación de accidentes e incidentes de los Estados varían significativamente, y existe un entendimiento general que el establecimiento de sistemas de investigación regional serían de gran beneficio para la región.

2.11 LosRSOO podrían asistir a los Estados Miembros con los procesos de implementación de los Programas de seguridad operacional del Estado (SSP) y de investigación de incidentes y accidentes. Un beneficio claro podría encontrarse dentro los ahorros económicos.

2.12 El establecimiento de una organización regional/subregional de vigilancia de la seguridad operacional ofrece un valor significativo en términos de capacidad y autosuficiencia a largo plazo con base en un análisis costo-beneficio. Los Estados deberían analizar y definir claramente los papeles y funciones entre los sistemas nacionales de los Estados y el RSOO.

2.13 Tomando en consideración la experiencia de los Estados Centroamericanos sobre la asistencia de la Agencia Centroamericana de Seguridad en la Aviación (ACSA), otros Estados podrían identificar las oportunidades comunes de mejora en el USOAP CMA, revisar sus fortalezas y debilidades, así como las tendencias y recursos para acordar otras actividades sustentables.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a instar a los Estados a:

- a) tomen nota de los eventos logrados en las Regiones NAM/CAR dentro del Plan de actividades del USOAP CMA;
- b) apoyen en el cumplimiento de las actividades del USOAP-CMA de la OACI;
- c) tomen las acciones adecuadas para desarrollar un Plan de acción correctivo (CAP,) utilizando el marco de referencia en-línea (<http://www.icao.int/usoap>), según lo descrito en el párrafo 2.4; y
- d) tomen otras acciones consideradas necesarias.

PROPUESTA INICIAL 18**APÉNDICE 1. SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Véase el Capítulo 3, 3.2)

Nota 1.— En el Manual de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (Doc 9734 de la OACI) se ofrece orientación sobre los elementos críticos de un sistema que permite al Estado cumplir sus responsabilidades de supervisión de la seguridad operacional.

Nota 2.— El concepto de “autoridades u organismos competentes” se emplea en un sentido genérico que incluye a todas las autoridades que son responsables de la supervisión de la seguridad operacional de la aviación que pueden ser establecidas por el Estado como entidades independientes, como son: las autoridades de aviación civil, las autoridades aeroportuarias, las autoridades de servicios de tránsito aéreo, la autoridad de investigación de accidentes y la autoridad meteorológica.

Nota 3.— Véanse el Apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y el Apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, para consultar disposiciones específicas sobre la supervisión de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos.

Nota 4.— En el contexto de este apéndice, el concepto de “proveedor de servicios” se refiere a las organizaciones enumeradas en el Capítulo 3, 3.1.3.

1. Legislación aeronáutica básica

1.1 El Estado promulgará una ley sobre aviación completa y efectiva, que se ajuste a la dimensión y complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que permita al Estado regular la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.

1.2 La ley sobre aviación contendrá disposiciones que proporcionarán al personal que lleva a cabo funciones de supervisión de la seguridad operacional acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, según convenga, del proveedor de servicios.

2. Reglamentos de explotación específicos

El Estado promulgará reglamentos que como mínimo cubran los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota.— El concepto de “reglamentos” se emplea en un sentido genérico y abarca, entre otras cosas, instrucciones, reglas, edictos, directivas, conjuntos de leyes, requisitos, políticas y órdenes.

3. Sistema y funciones estatales

3.1 El Estado establecerá autoridades u organismos competentes, según convenga, que cuenten con el apoyo de personal suficiente y cualificado y con recursos financieros adecuados. Se establecerán las funciones y los objetivos de seguridad operacional para cada autoridad u organismo estatal, a fin de que cumpla sus responsabilidades en materia de seguridad operacional.

3.2 **Recomendación.**— *El Estado debería tomar las medidas necesarias en relación con, entre otras cosas, la remuneración y las condiciones de empleo, a fin de garantizar la contratación y retención de personal cualificado para que desempeñe funciones de supervisión de la seguridad operacional.*

3.3 El Estado se asegurará de que los inspectores reciban la orientación sobre ética y conducta personal que les permita evitar conflictos de intereses reales o que se perciban en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

3.4 **Recomendación.**— *El Estado debería aplicar una metodología para determinar sus requisitos de dotación de personal encargado de desempeñar funciones de supervisión de la seguridad operacional, teniendo en cuenta la dimensión y complejidad de las actividades de la aviación en ese Estado.*

Nota.— *Además, en el Apéndice 5 del Anexo 6, Parte I, y en el Apéndice 1 del Anexo 6, Parte III, se exige que el Estado del explotador aplique esa metodología para determinar sus requisitos de dotación de inspectores. Los inspectores son un subconjunto del personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional.*

4. Personal técnico cualificado

4.1 El Estado establecerá los requisitos mínimos en relación con las cualificaciones del personal técnico que desempeña las funciones de supervisión de la seguridad operacional y tomará las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua que resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.

4.2 El Estado implantará un sistema para mantener registros de instrucción.

5. Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

5.1 El Estado proporcionará instalaciones apropiadas, textos de orientación y procedimientos de carácter técnico actualizados y completos, información crítica sobre seguridad operacional, instrumentos y equipo y medios de transporte, según convenga, al personal técnico para que éste pueda desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad operacional con eficacia, de acuerdo con los procedimientos establecidos y de manera normalizada.

5.2 El Estado proporcionará a la industria de la aviación orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes.

6. Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones

El Estado implantará procesos y procedimientos documentados para garantizar que el personal y las organizaciones que realizan una actividad aeronáutica cumplan los requisitos establecidos antes de que se les permita ejercer los privilegios que les otorga una licencia, un certificado, una autorización y/o una aprobación para llevar a cabo la actividad aeronáutica pertinente.

7. Obligaciones de vigilancia

El Estado implantará procesos de vigilancia documentados, definiendo y planificando inspecciones, auditorías y actividades de observación continua, a fin de asegurarse, en forma previsor, de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el campo de la aviación sigan cumpliendo los requisitos establecidos. Esto abarca la vigilancia del personal designado por la autoridad para que, en su nombre, desempeñe las funciones de supervisión de la seguridad operacional.

8. Solución de problemas de seguridad operacional

8.1 El Estado hará uso de un procedimiento documentado para adoptar las medidas correctivas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento, que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.

8.2 El Estado se asegurará de que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por los proveedores de servicios aéreos, para solucionar los mismos.

APPENDIX / APÉNDICE B

LEI BY STATE / LEI POR ESTADO

1. Total: Total Number of PQs.
2. S: Total Number of Satisfactory PQs.
3. NS: Total Number of Not Satisfactory PQs.
4. NA: Total Number of Not Applicable PQs.
5. UDT: Total Number of Undetermined PQs.

State Name	Total	S	NS	NA	UDT	LEI %
Antigua and Barbuda	1016	420	359	145	92	46.08
Antigua and Barbuda	975	448	368	159	0	45.10
Bahamas (the)	1016	345	409	170	92	54.24
Bahamas (the)	975	358	429	188	0	54.51
Barbados	975	428	356	191	0	45.41
Barbados	1016	410	345	169	92	45.70
Belize	1016	503	283	138	92	36.01
Belize	975	529	290	156	0	35.41
Canada	975	894	45	36	0	4.79
Canada	1016	857	42	25	92	4.67
Costa Rica	1016	624	157	143	92	20.10
Costa Rica	975	660	158	157	0	19.32
Cuba	1016	697	107	120	92	13.31
Cuba	975	731	108	136	0	12.87
Dominican Republic (the)	975	716	110	149	0	13.32
Dominican Republic (the)	1016	680	109	135	92	13.81
El Salvador	975	565	247	163	0	30.42
El Salvador	1016	536	242	146	92	31.11
Grenada	975	448	368	159	0	45.10
Grenada	1016	420	359	145	92	46.08
Guatemala	975	636	188	151	0	22.82
Guatemala	1016	611	182	131	92	22.95
Haiti	975	45	754	176	0	94.37
Haiti	1016	44	720	160	92	94.24
Honduras	1016	547	229	148	92	29.51
Honduras	975	570	236	169	0	29.28
Jamaica	1016	529	260	135	92	32.95
Jamaica	975	558	263	154	0	32.03
Mexico	975	735	133	107	0	15.32
Mexico	1016	708	125	91	92	15.01
Nicaragua	1016	709	61	154	92	7.92
Nicaragua	975	742	59	174	0	7.37
Saint Kitts and Nevis	1016	420	359	145	92	46.08
Saint Kitts and Nevis	975	448	368	159	0	45.10
Saint Lucia	1016	420	359	145	92	46.08
Saint Lucia	975	448	368	159	0	45.10
Saint Vincent and the Grenadines	1016	420	359	145	92	46.08
Saint Vincent and the Grenadines	975	448	368	159	0	45.10
Trinidad and Tobago	1016	574	202	148	92	26.03
Trinidad and Tobago	975	604	205	166	0	25.34
United States of America (the)	975	844	82	49	0	8.86
United States of America (the)	1016	813	77	34	92	8.65

