



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/06 — NI/02
31/03/16

**Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/06)**

Nassau, Bahamas, 10-12 de mayo de 2016

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás"
(NCLB) NACC de la OACI**

**4.2 Desarrollos y logros regionales de navegación aérea y de seguridad
operacional**

**4.2.1 Estado de implantación del Programa Universal de Auditoría de
la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con
un Enfoque de Observación Continua (CMA) y Soluciones de las
deficiencias de la navegación aérea**

**UNA APROXIMACIÓN A LOS RESULTADOS DE CUBA EN EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA
REALIZADO POR EL IACC DEL CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA
VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) DE LA OACI**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio muestra la experiencia de Cuba en las actividades realizadas enmarcadas en la evolución del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) con un enfoque de observación continua (CMA), para incorporar el análisis de los factores de riesgo de seguridad operacional y en particular para evaluar y desarrollar las capacidades del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Regulación Aeronáutica Cubana RAC 19 Gestión de la Seguridad Operacional• Doc. 9734 Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional• Doc. 9735, Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

1. Introducción

1.1 El GASP fija una estrategia de mejoramiento continuo para que los Estados la implanten en los próximos 15 años por medio del establecimiento de sistemas de seguridad operacional de la aviación básicos y, después, más avanzados. Los objetivos a corto plazo (2017) implican la implantación de un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional, para lo que los Estados hayan implantado capacidades efectivas de supervisión de la seguridad operacional y cuenten con los recursos, el marco jurídico y reglamentario y las estructuras orgánicas necesarias para desempeñar sus obligaciones fundamentales de supervisión de la seguridad operacional. Los Grupos Regionales para la Seguridad Operacional (RASG) cumplen la función de armonizar todas las actividades que se emprenden para hacer frente a los problemas de seguridad operacional de la aviación a escala regional. Es esencial que los Estados inviertan en el futuro en mantener, modernizar y reemplazar la infraestructura aeronáutica y en recursos técnicos y humanos para responder, en condiciones de seguridad, al crecimiento proyectado del tráfico aéreo. El intercambio de información sobre seguridad operacional es un componente esencial del plan global y es necesario para alcanzar los objetivos fijados, permitir la detección de problemas de seguridad operacional emergentes y facilitar acciones efectivas y oportunas, asegurando los debidos resguardos contra el uso indebido de dicha información.

1.2 En 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, se acordó que los Estados/Territorios asignen recursos adecuados para apoyar la implementación y logros de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea, con la finalidad de cumplir los objetivos descritos en la Declaración de Puerto España.

1.3 Las enmiendas que se refieren a la protección de la información sobre seguridad operacional se aplican al Anexo 19 *Gestión de la seguridad operacional* y complementan el trabajo en curso del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional para la evolución de las disposiciones relativas al programa estatal de seguridad operacional y sistemas de gestión de la seguridad operacional del Anexo 19, y del Grupo de expertos sobre protección de registros de accidentes e incidentes, que presta asistencia en la elaboración de propuestas relativas a las disposiciones destinadas a reforzar la protección de los registros de accidentes e incidentes en el Anexo 13.

2. Las acciones desarrolladas por el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba para el período 2016-2017 relacionadas con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA) **están relacionadas**

2.1 A partir del año 2011 el IACC procedió a evaluar los SMS de los proveedores de servicios en su fase reactiva. Como resultado de dicha evaluación, se evidenció que los SMS debían prestar mayor atención a:

- La correcta definición de los procesos de identificación de peligros a través de toda la organización; y
- Elevar los niveles de cumplimiento de las responsabilidades de los gerentes a todos los niveles en cuanto a la operación del SMS, aunque la seguridad operacional es una tarea de todos.

2.2 Durante dicha evaluación de los SMS, también se evidenciaron carencias propias del IACC para realizar dicha función siendo las más relevantes:

- La información de seguridad operacional no estaba suficientemente basada en datos; y
- Aún no es suficientemente eficaz la gestión de riesgos asociada a las funciones de vigilancia de la seguridad operacional por el IACC.

2.3 La implantación de un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional está en correspondencia con la consecución de metas, independientemente de los recursos empleados, por lo que ha sido muy importante haber identificado indicadores relacionados con la seguridad operacional.

2.4 Estos 7 indicadores están dirigidos a asegurar que los SMS de los proveedores de servicios identifiquen los peligros, gestionen los riesgos asociados y establezcan indicadores y metas de actuación, dirigidos a mejorar las condiciones latentes deficientes y aspectos organizacionales que condicionen fallas activas, para la prevención de accidentes que la OACI refiere como los más significativos a nivel mundial, tales como:

- I. Vuelos controlados contra el terreno (CFIT);
- II. Pérdida de control de vuelo (LOC-I); y
- III. Excursiones de pista. (RE)

2.5 Incluir además como indicadores de seguridad (de alto nivel del SSP) otros eventos significativos, los cuales deberán ser atendidos por los SMS de los proveedores de servicios con la misma prioridad que los anteriormente expuestos, tales como:

- IV. Sucesos relacionados con no cumplimientos de la separación mínima de ATC;
- V. Deterioros de aeronaves en tierra;
- VI. Incursiones de pista; y
- VII. Documentación de seguridad de vuelo incompleta o desactualizada.

2.6 A partir de la separación de funciones entre el IACC y la industria aeronáutica en el 2012, el IACC ha venido fortaleciendo el ejercicio de la autoridad aeronáutica en Cuba (CE-3), que incluye entre otras actividades, la realización de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional sobre la industria aeronáutica nacional y sobre aquellas operaciones que realizan aerolíneas extranjeras a Cuba y sobre las actividades que en interés de la industria aeronáutica cubana, se realizan en entidades e instituciones ubicadas en otros estados y que requieren de la aprobación, aceptación y vigilancia continuada por el IACC. Desde el año 2014 y con el propósito de implantar el programa de seguridad operacional del estado, se realizó el análisis de las brechas por medio del sistema que ofrece la OACI en su sitio web, lo cual permitió identificar aspectos a priorizar tanto en el funcionamiento de los SMS de los proveedores de servicios, como del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del IACC.

2.7 Parte importante de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional sobre la industria aeronáutica nacional, lo constituye el regular las actividades relacionadas con el otorgamiento de licencias al personal, certificaciones y aprobaciones de diversos tipos a los proveedores de servicios aéreos, aeronáuticos y aeroportuarios nacionales (CE-6).

2.8 Los resultados obtenidos hasta el presente, en particular en el cumplimiento del programa de vigilancia de la seguridad operacional anual, en las diferentes inspecciones parciales o estatales que se han venido realizando así como en otras evaluaciones y análisis efectuados para autorizar, condicionar o limitar operaciones y otras esferas del quehacer aeronáutico (CE-7).

2.9 Consideramos necesario continuar mejorando algunos aspectos centrales relacionados con el fortalecimiento de la capacidad del IACC para realizar la vigilancia de la seguridad operacional, que aseguren los resultados necesarios.

- Perfeccionar los métodos de análisis de riesgo de modo normalizado al evaluar las actividades de los proveedores de servicios.
- Desarrollar un sistema de toma de decisiones de seguridad operacional, basado en información de seguridad operacional derivada del análisis de datos obtenidos.
- Evaluar la eficacia del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, mediante el empleo de las herramientas que ofrece la OACI para dicho propósito.

2.10 A partir de la propuesta inicial de adopción del Anexo 19 en el 2012 y su consecuente adopción por el Consejo de la OACI, el Estado Cubano promulgó la RAC 19, la cual establece como requisito la implantación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP). Esta RAC además de integrar en una normativa única los requisitos en cuanto a los SMS de los proveedores de servicios, propicia y asegura:

- La descripción del sistema de vigilancia de la seguridad operacional existente y las mejoras y cambios a dicho sistema según establezca el SSP para cada nivel del desarrollo de los SMS de los proveedores de servicios:
- El desarrollo de procesos de identificación de peligros y de gestión de riesgos asociados a las funciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado: y
- El cumplimiento de los requisitos en cuanto a la información de seguridad operacional.

3. Actualización del Plan de Acciones Correctivas

3.1 La actualización del plan de acciones correctivas (PAC) para solucionar las deficiencias detectadas como resultado de la auditoría USOAP del 2008, fue retomado luego de la adopción de la RAC 19 y realizado simultáneamente a la aplicación del sistema para evaluar las brechas para la implantación del SSP. Ello permitió enfocar de manera integral las limitaciones presentes en el funcionar de los sistemas de gestión de riesgos de los operadores aéreos, aeroportuarios y de servicios aeronáuticos así como en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional del IACC.

3.2 El proceso de actualización del PAC realizado durante el año 2014, hizo evidente la necesidad de reformular la mayoría de las acciones correctivas inicialmente propuestas y de tomar acciones adicionales en relación al 20% de las constataciones abarcando el 30% de los protocolos de auditoría afectados.

3.3 Desde finales del año 2015, las direcciones aeronáuticas del IACC desarrollan una autoauditoría USOAP, empleando las preguntas de protocolo de la OACI, lo que permitirá identificar las carencias y establecer un cronograma que detalle las acciones para corregirlas, así como el completamiento con las evidencias necesarias la respuesta a cada pregunta. Esta tarea está en proceso de revisión para concluir

la primera etapa, con la posterior publicación en el OLF de la OACI.

4 Conclusiones.

4.1 La OACI ha puesto a disposición de los Estados material de orientación para la implementación del programa de seguridad operacional y para el desarrollo y consolidación de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. También se dispone de herramientas automatizadas en el sitio web de la OACI para asistir en la evaluación de las capacidades del sistema de vigilancia de la seguridad operacional en cada Estado.

4.2 En nuestra experiencia, para perfeccionar el sistema de vigilancia de la seguridad operacional, resulta provechoso emplear simultáneamente las guías y herramientas existentes para la implantación de los SSP en particular el análisis de brechas y las que brindan el USOAP para resolver las deficiencias derivadas de las auditorías.

4.3 El disponer de la RAC 19 alineada con el Anexo 19 adoptado por el Consejo de la OACI, permitió establecer requerimientos al sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado que abordan las causas fundamentales de las deficiencias derivadas de las auditoría USOAP y a establecer pautas para que dicho sistema corresponda en todo momento con lo requerido en cuanto al funcionamiento de los SMS de los proveedores de servicios.