



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Organismo especializado de las Naciones Unidas

Seminario sobre el enfoque de observación continua (CMA) del USOAP

Módulo 2

Descripción general del CMA del USOAP

Objetivo



El objetivo de este módulo es proporcionar una descripción general actualizada de la metodología del CMA del USOAP.

Descripción



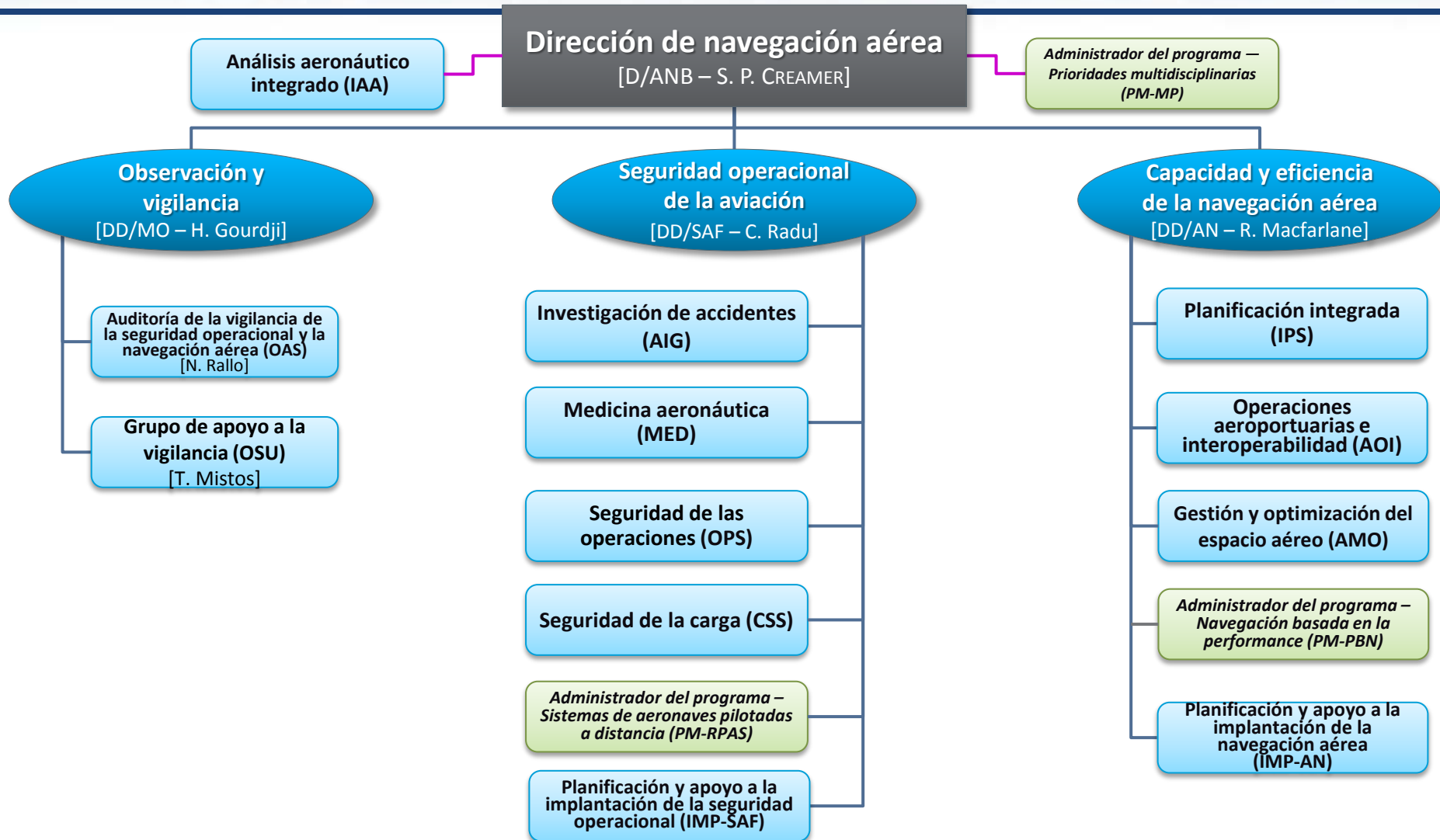
- 1) CMA del USOAP
- 2) Componentes del CMA del USOAP:
 - a) recopilación de información sobre seguridad operacional
 - b) determinación del perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado
 - c) establecimiento del orden de prioridad y realización de las actividades del CMA del USOAP
 - d) actualización del índice de la aplicación eficaz (EI) y situación de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)
- 3) Elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional
- 4) Áreas de auditoría CMA del USOAP.
- 5) Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*
- 6) Instrucción basada en computadora (CBT) del CMA del USOAP
- 7) Informe sobre los resultados del CMA del USOAP: enero de 2013 — diciembre de 2015 (disponible únicamente en inglés: *Report on USOAP CMA Results: Jan 2013 – Dec 2015*)

CMA del USOAP

ORGANIGRAMA DE LA ANB



112



CMA DEL USOAP



Observación continua
(marco en línea)

AUGUST 2013

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31									

Planificación y
programación
de horarios



Actividades *in situ*



Actividades de
validación *ex situ*



Informes, análisis y
notas de estudio



Instrucción y
seminarios
teórico-prácticos

Componentes del CMA del USOAP

Componentes del CMA del USOAP



- Estados
- Partes interesadas internas
- Partes interesadas externas

Recopilación de información sobre seguridad operacional

Determinación del perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado

- Análisis de los factores de riesgo de seguridad operacional
- Evaluación de la capacidad del Estado para la gestión de la seguridad operacional

- Solicitudes de información obligatoria (MIR)
- Constataciones relativas a las preguntas del protocolo (PQ)
- Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)
- Planes de medidas correctivas (CAP)

Actualización de las EI y situación de las SSC

Priorización y realización de actividades del CMA del USOAP

- Auditorías CMA del USOAP
- Auditorías de la seguridad operacional
- Misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM)
- Actividades de validación *ex situ*
- Actividades de validación integradas (IVA)
- Instrucción

Componentes del CMA del USOAP (cont.)



Recopilación de información sobre seguridad operacional



Los Estados presentan:

- 1) el cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ);
- 2) las listas de verificación del cumplimiento (CC) en el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD);
- 3) una autoevaluación; y
- 4) CAP actualizados.

Recopilación de información sobre seguridad operacional (cont.)



Por partes interesadas internas se entiende:

- 1) las direcciones y secciones de la Secretaría de la OACI; y
- 2) las oficinas regionales (RO).

Recopilación de información sobre seguridad operacional (cont.)



Por partes interesadas externas se entiende:

- 1) Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI);
- 2) Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO);
- 3) Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA);
- 4) Comisión Europea (CE);
- 5) EUROCONTROL;
- 6) Comité interestatal de aviación (IAC);
- 7) Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); y
- 8) otras organizaciones nacionales, regionales, supranacionales e internacionales reconocidas por la OACI.

Nota. — Estas organizaciones realizan actividades que proporcionan información sobre seguridad operacional.

Componentes del CMA del USOAP (cont.)

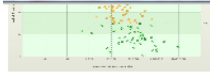


Principales factores que determinan el perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado



- a) La EI (que se determina por medio de una actividad previa del CMA del USOAP);
- b) la existencia de SSC;
- c) el nivel de las actividades aeronáuticas del Estado relativo a cada área auditada;
- d) el crecimiento previsto de las actividades de tránsito aéreo y aeronáuticas;
- e) la capacidad del Estado para presentar CAP que sean aceptables para la OACI;
- f) el nivel de progreso alcanzado por el Estado en aplicar sus CAP;
- g) cambios significativos en la estructura organizativa de la CAA del Estado;
- h) proyectos de asistencia en ejecución o planificados;
- i) el avance del Estado en lograr el objetivo del GASP relacionado con la gestión de la seguridad operacional;
- j) deficiencias de navegación aérea; y
- k) informes de la misión de la oficina regional (RO).

Principales factores que determinan el perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado (cont.)



Dataset: LEI
Last updated: 27/01/2013
Items: 188

Manage my Groups

Add or modify your custom groups of States.

New Edit

Choose your predictor (s)

Build a priority list

LEI versus Traffic

[Report a problem >](#)

Description

The below chart shows LEI versus commercial scheduled departures in 2011 per State for a defined group of States.

You can select a group of States from the drop-down menu. If a specific group of States does not exist, you can create that group through the "Manage my groups" section on the left. you can also view the composition of a selected group.

The LEI values may differ slightly from those published in the USOAP audit reports that were published from the period 2006 to 2010 due to changes in the LEI calculation algorithm as well as changes in the protocol question grouping structure performed since the State's audit.

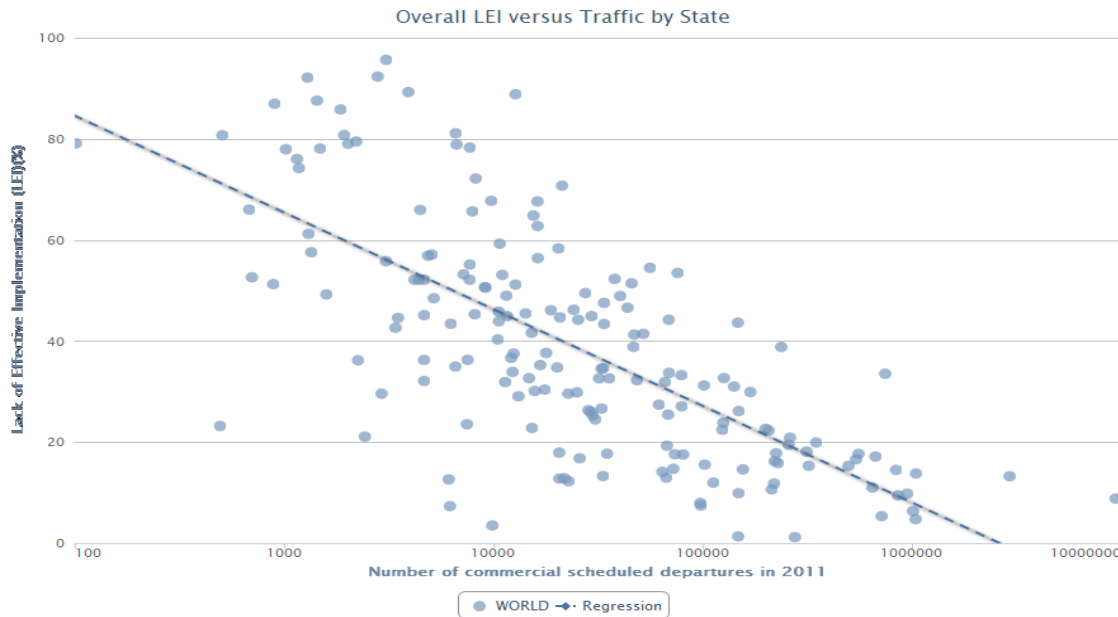
Select a group

WORLD (Merens Marco, 1913 hits)

Show State Names:

[View group composition](#)

[Generate graph](#)



Principales factores que determinan el perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado (cont.)



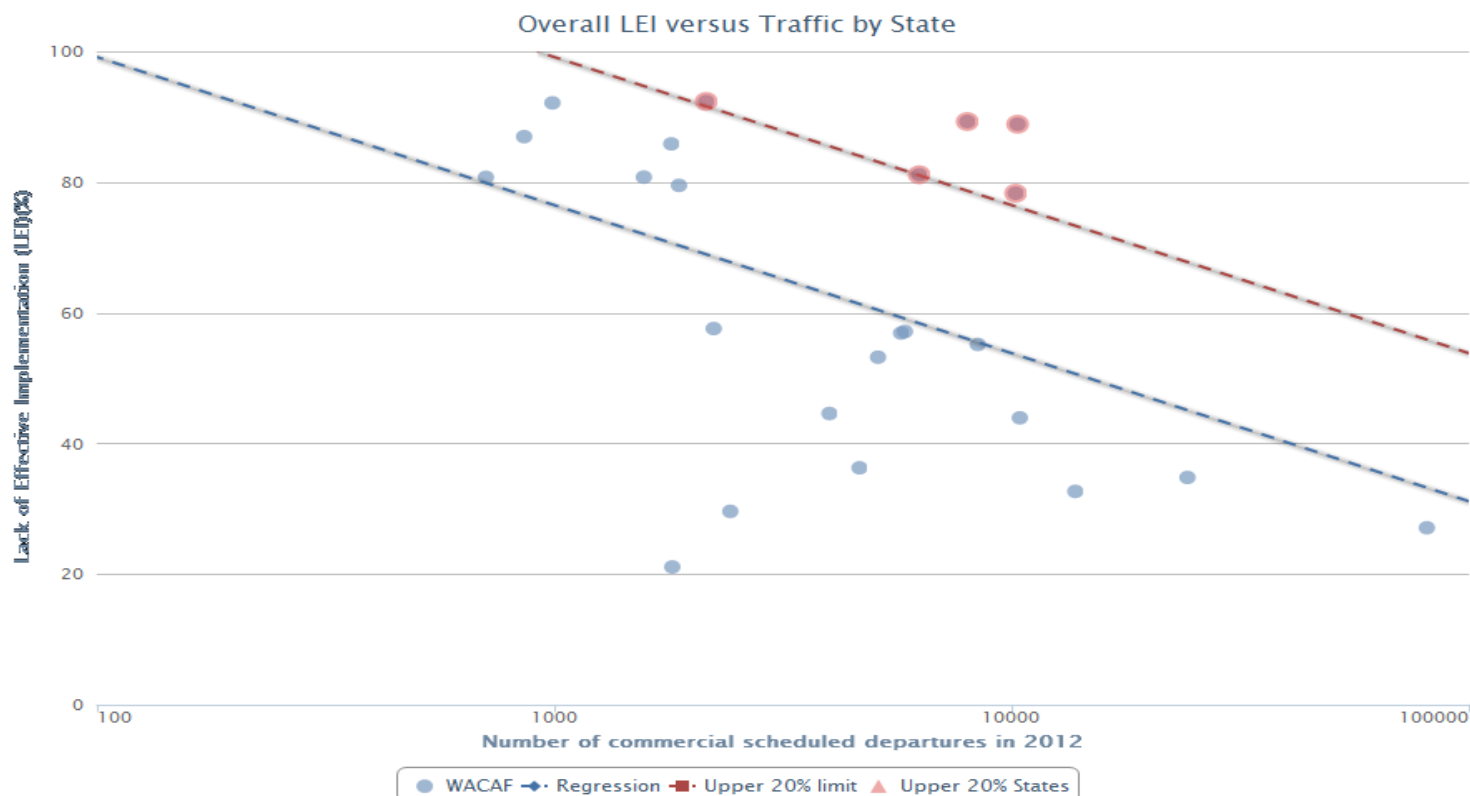
Select a group

WACAF (Merens Marco, 375 hits)

Show State Names:

[View group composition](#)

[Generate graph](#)



Componentes del CMA del USOAP (cont.)



Priorización y realización de actividades del CMA del USOAP



MO establece el orden de prioridad de las actividades del CMA en los Estados, con base en:

- a) el perfil de riesgos de cada Estado;
- b) el presupuesto aprobado para MO; y
- c) los recursos disponibles para MO.

Criterios que se aplican para seleccionar a un Estado para:



Auditoría CMA	ICVM
El perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado	
La información presentada por el Estado por medio de una autoevaluación de las PQ	
Las recomendaciones de la RO o de las secciones de la ANB	
La información compartida por organizaciones internacionales reconocidas	
El equilibrio regional	
Fecha de la última auditoría	El grado de preparación del Estado (indicado en el avance comunicado respecto de la aplicación de sus CAP)
Los cambios significativos en cualquiera de las áreas de auditoría dentro del sistema de la aviación civil del Estado	El progreso del Estado en resolver las SSC detectadas

Crterios que se aplican para seleccionar a un Estado para una actividad de validación *ex situ*



- 1) El Estado tiene constataciones de PQ asociadas a PQ elegibles (la mayoría de las PQ de los CE-1 a CE-5);
- 2) por lo menos el 75% de los CAP correspondientes del Estado respecto del área de auditoría correspondiente reúne las tres condiciones siguientes:
 - a) los CAP atienden plenamente las correspondientes constataciones relativas a las PQ;
 - b) el Estado informa que los CAP se aplican plenamente; y
 - c) el Estado ha presentado todas las pruebas pertinentes respecto a las PQ correspondientes por medio del marco en línea (OLF); y
- 3) el Estado ha presentado la información por medio de la autoevaluación de las PQ.

Realización de actividades del CMA del USOAP — Alcance



Factores que determinan el alcance	ICVM	Auditoría CMA
El nivel de las actividades aeronáuticas del Estado.	✓	✓
Todo cambio en el sistema aeronáutico del Estado.		✓
Aceptabilidad de los CAP.	✓	
El nivel de progreso comunicado por el Estado respecto de la aplicación de sus CAP.	✓	
La autoevaluación por parte del Estado, incluidas las pruebas que haya presentado.	✓	✓
Solicitud del Estado (actividad con recuperación de costos).	✓	✓
Disponibilidad de recursos.	✓	✓

Realización de actividades del CMA del USOAP — *Duración y composición del equipo*



Factores que determinan la duración y la composición del equipo	ICVM	Auditoría CMA
Alcance	✓	✓
Complejidad del sistema del Estado	✓	✓
Número de PQ no satisfactorias a tratar	✓	
Otros factores, tal como el idioma oficial del Estado	✓	✓

Actividad de validación *ex situ*

- Su objetivo es validar los CAP aplicados por un Estado sin realizar una actividad *in situ*, o sea, una auditoría o una ICVM.
- Esta actividad se realiza en la Sede de la OACI.
- Para seleccionar a un Estado a fin de llevar a cabo una actividad de validación *ex situ*, los CAP deben abordar la mayoría de las constataciones basadas en las PQ con CE del 1 al 5 (que se conocen colectivamente como CE de “establecimiento”).
- Sólo se considerará si se aplican los siguientes criterios:
 - a) los CAP atienden completamente las constataciones relativas a las PQ;
 - b) la mayoría de los CAP se aplican plenamente; y
 - c) el Estado ha presentado las pruebas pertinentes por medio del OLF.

Seis criterios para elaborar un CAP apropiado (“PEDERC”)



- 1) **Pertinente:** el CAP atiende los *asuntos* y *requisitos* relativos a la constatación y la PQ y el CE correspondientes.
- 2) **Exhaustivo:** el CAP es *completo* e incluye *todos los elementos o aspectos* asociados a la constatación.
- 3) **Detallado:** el CAP describe *paso a paso* el proceso de aplicación.
- 4) **Específico:** el CAP identifica *quién hará qué y cuándo*, y en coordinación con otras entidades, en su caso.
- 5) **Realista:** en materia de *contenido* y *fechas de aplicación*.
- 6) **Coherente:** en relación con *otros CAP* y *la autoevaluación del Estado*.

Actividad de validación *ex situ* (cont.)



- Los CAP relacionados con la mayoría de las constataciones relativas a las PQ asociadas a los CE 6, 7 y 8 (que se conocen colectivamente como CE de “aplicación”) no reúnen los requisitos para la realización de una actividad de validación *ex situ*.
- Los mismos deben evaluarse y validarse mediante una actividad *in situ*.

Componentes del CMA del USOAP (cont.)





Actualización de la EI

La EI se calcula con base en la fórmula siguiente:

$$\text{EI global (\%)} = \frac{\text{número de PQ satisfactorias}}{\text{número total de PQ aplicables}} \times 100$$

Actualización de la EI (cont.)

- La validación de la información sobre seguridad operacional recopilada permite a la OACI actualizar continuamente la EI de cada Estado.
- La EI de un Estado se proporciona por medio del marco en línea (OLF) y de iSTARS 2.0, es decir, SPACE.

Enmienda de PQ



- Tras la transición progresiva que comenzó en mayo de 2013, las PQ se han revisado y actualizado y ya se pueden aplicar.
- La aplicación de PQ nuevas/enmendadas pueden tener repercusiones menores en las EI de todos los Estados, ya que:
 - a) algunas PQ se han suprimido;
 - b) nuevas PQ se han agregado; y
 - c) algunas PQ se han fusionado con otras.

Enmienda de PQ (cont.)



- MO revisa y actualiza las PQ en forma periódica para:
 - a) reflejar los últimos cambios en las disposiciones de la OACI; y
 - b) armonizar y mejorar las referencias y el contenido de las PQ.
- Mediante la revisión de las PQ se incorporan las aportaciones de:
 - a) los Estados;
 - b) la Dirección de navegación aérea (ANB) de la OACI;
 - c) las RO;
 - d) los equipos de las misiones USOAP; y
 - e) las partes interesadas externas.

Enmienda de PQ (cont.)



- Las últimas enmiendas de las PQ relacionadas con las disposiciones del Anexo 19 se han finalizado y publicado en el OLF.
- La relación entre las PQ anteriores y las nuevas/enmendadas respecto de todas las áreas está asimismo disponible.

Solicitud de información obligatoria (MIR)



- MO puede emitir una MIR cuando las partes interesadas internas/externas muestran preocupación acerca de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.
- Una MIR puede generar una constatación o, incluso, una SSC.

MIR (cont.)



- Se exige a los Estados que proporcionen la situación del cumplimiento relativo a las PQ utilizando la herramienta “*Manage State Self-Assessment*” en el OLF.
- MO puede comunicarse con los Estados por medio de las MIR a fin de solicitar información adicional sobre el cumplimiento de los requisitos.

Cambio en la situación de las PQ



- La situación de las PQ puede cambiarse por medio del proceso de validación que lleva a cabo MO a partir de:
 - los CAP u otra información recibida de los Estados, con las pruebas de apoyo pertinentes ; y
 - la información recibida de las RO de la OACI, las organizaciones reconocidas y otras partes interesadas.
- La situación de las PQ puede también cambiarse a partir de la información que se reciba de los Estados para dar respuesta a las MIR.

Actividad *ex situ* frente a actividad *in situ*



Mediante las nuevas actividades de observación en línea, MO puede examinar y validar, *ex situ*, algunas PQ relacionadas con los CE del 1 al 5.
Sin embargo, para la validación de las PQ relacionadas con los CE-6, CE-7 y CE-8 normalmente será preciso realizar una actividad *in situ*.

Cambios en la metodología relativa a las constataciones & CAP: de la basada en F&R a la basada en PQ

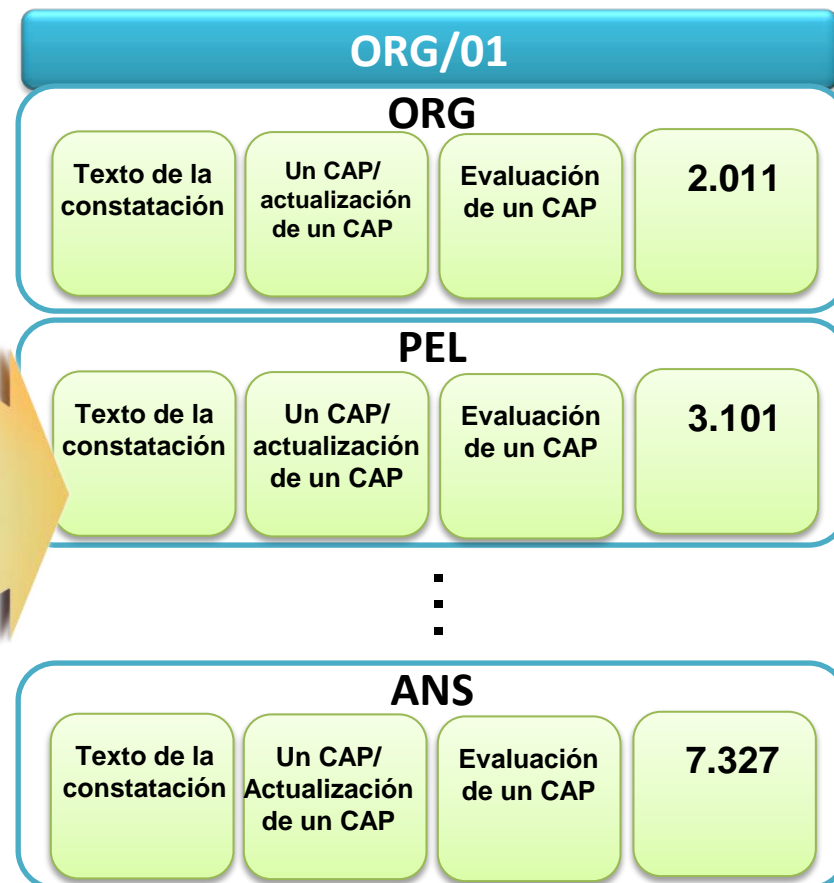


Antiguo sistema: basado en F&R

ORG/01			
Texto de la constatación La estructura orgánica vigente del CAD no está descrita con suficiente detalle para proporcionar una definición clara de las funciones y responsabilidades de reglamentación y de vigilancia de la seguridad operacional relacionadas con PEL, OPS, AIR, ANS y AGA. Asimismo, no se han aprobado todavía los organigramas existentes.	Un CAP/ actualización de un CAP que incluye: Elemento 1	Evaluación de un CAP	2.011
	.		3.101
	.		3.103
	.		4.027
	.		5.021
	.		5.023
	.		5.045
	.		7.031
	.		7.053
	.		7.203
	.		7.271
	.		7.327

	Elemento 20		

Nuevo sistema: basado en PQ



Situación de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)

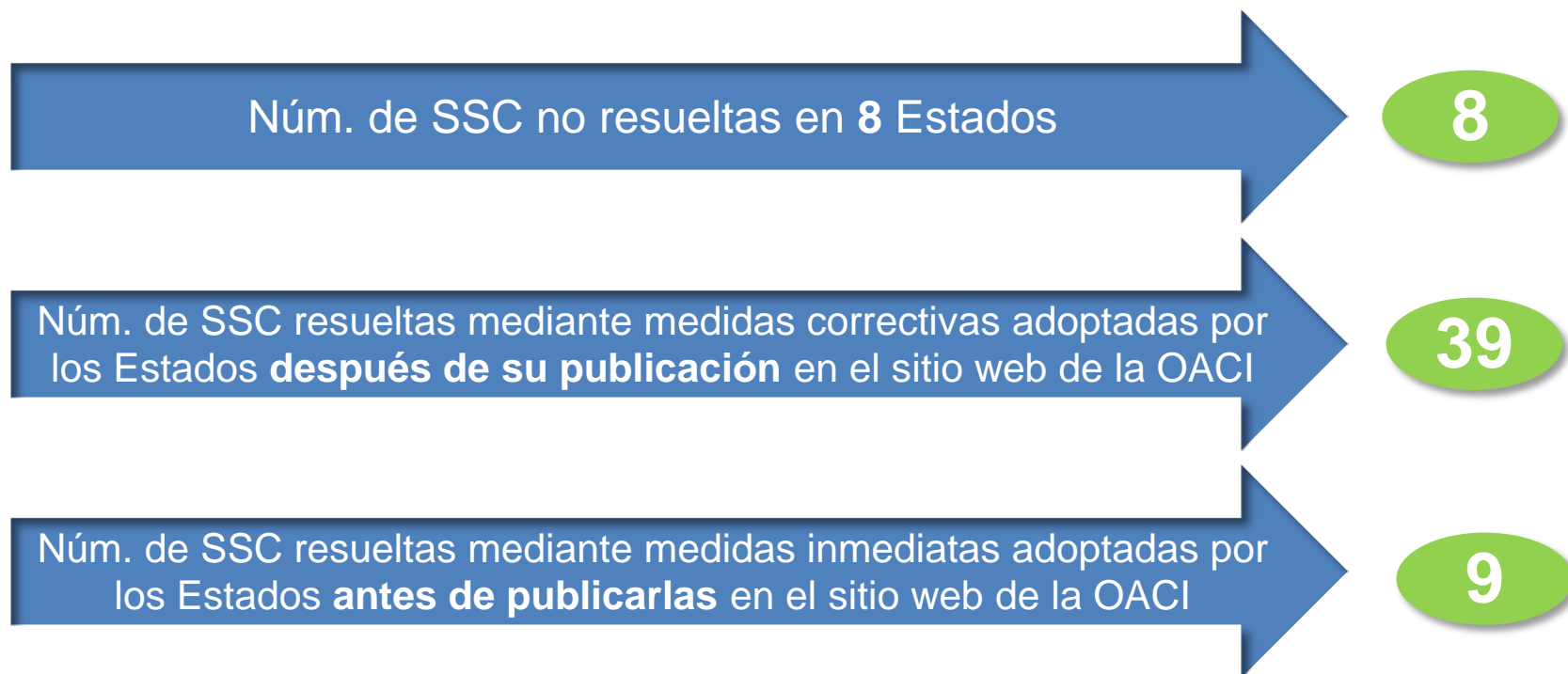


- Definición de SSC

Una SSC ocurre cuando un Estado auditado permite que el titular de una autorización o aprobación ejerza los privilegios vinculados a la misma, aunque no se cumplan los requisitos mínimos establecidos por el Estado y por las normas comprendidas en los Anexos al Convenio de Chicago, lo cual se traduce en un riesgo inminente de seguridad operacional para la aviación civil internacional.

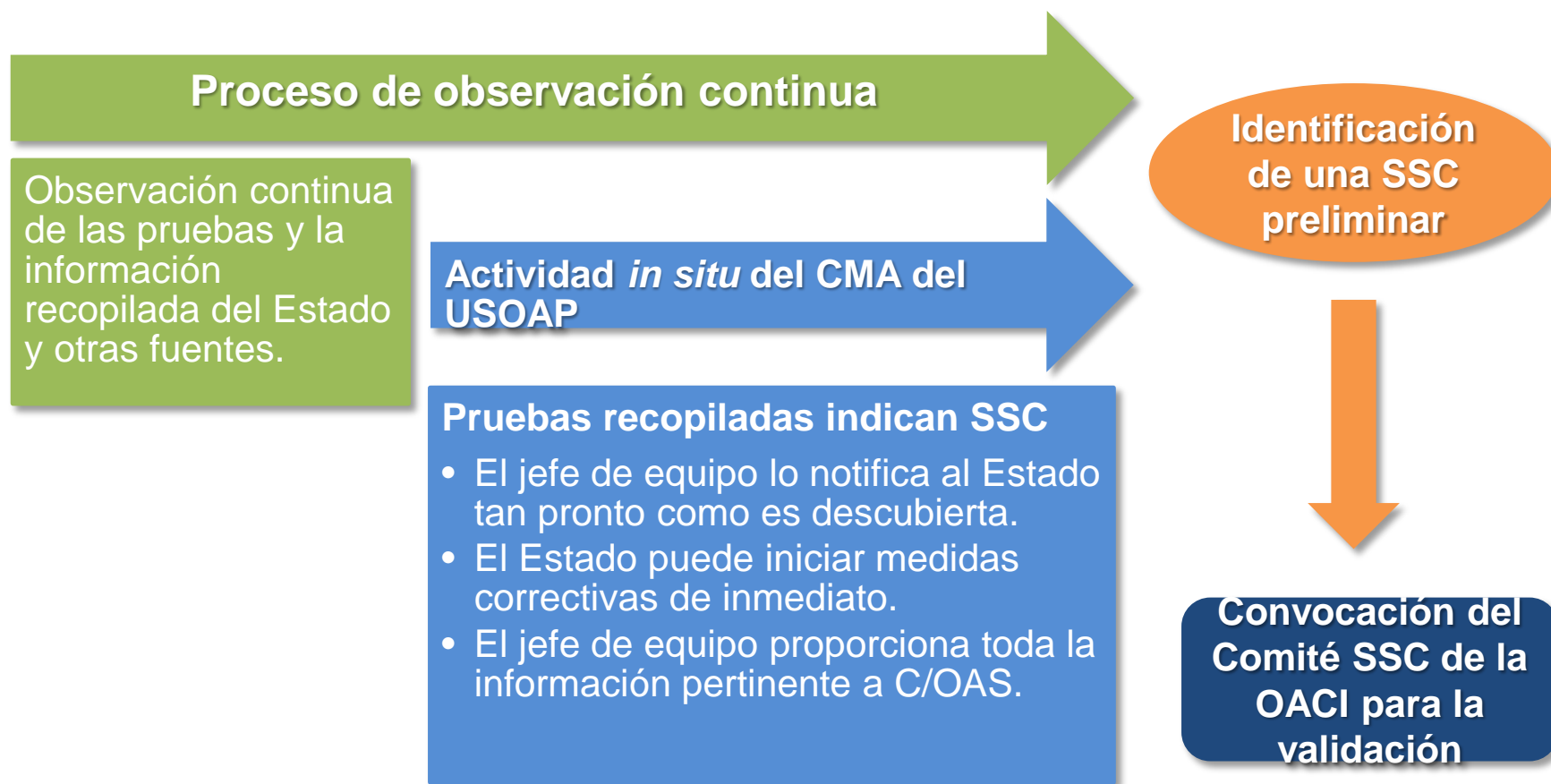
Referencia: EB 2010/7 de fecha 19 de febrero de 2010

Situación de las SSC



Nota.— Los números se modificaron por última vez el 5 de julio de 2016.

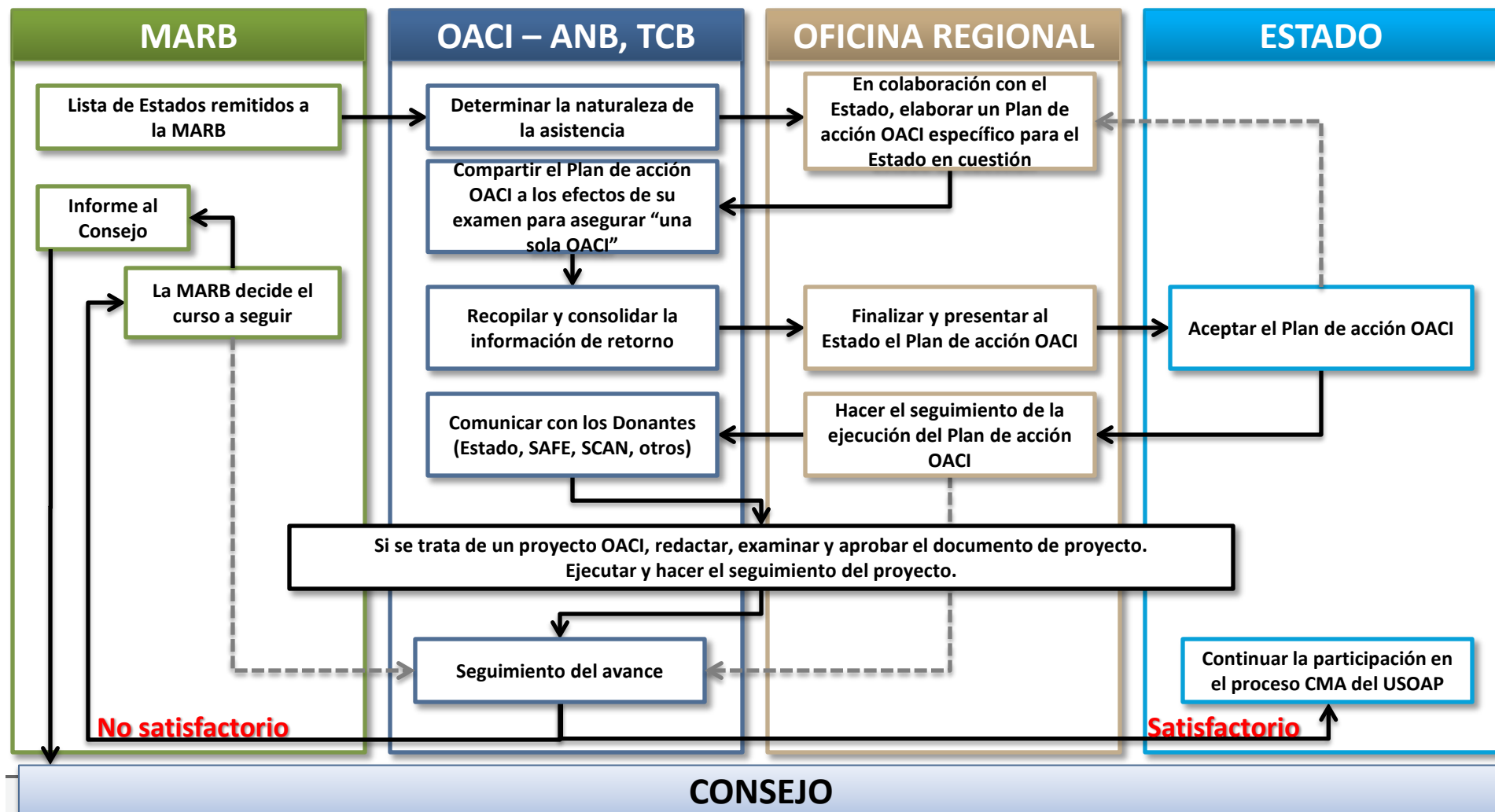
Mecanismo SSC: Identificación



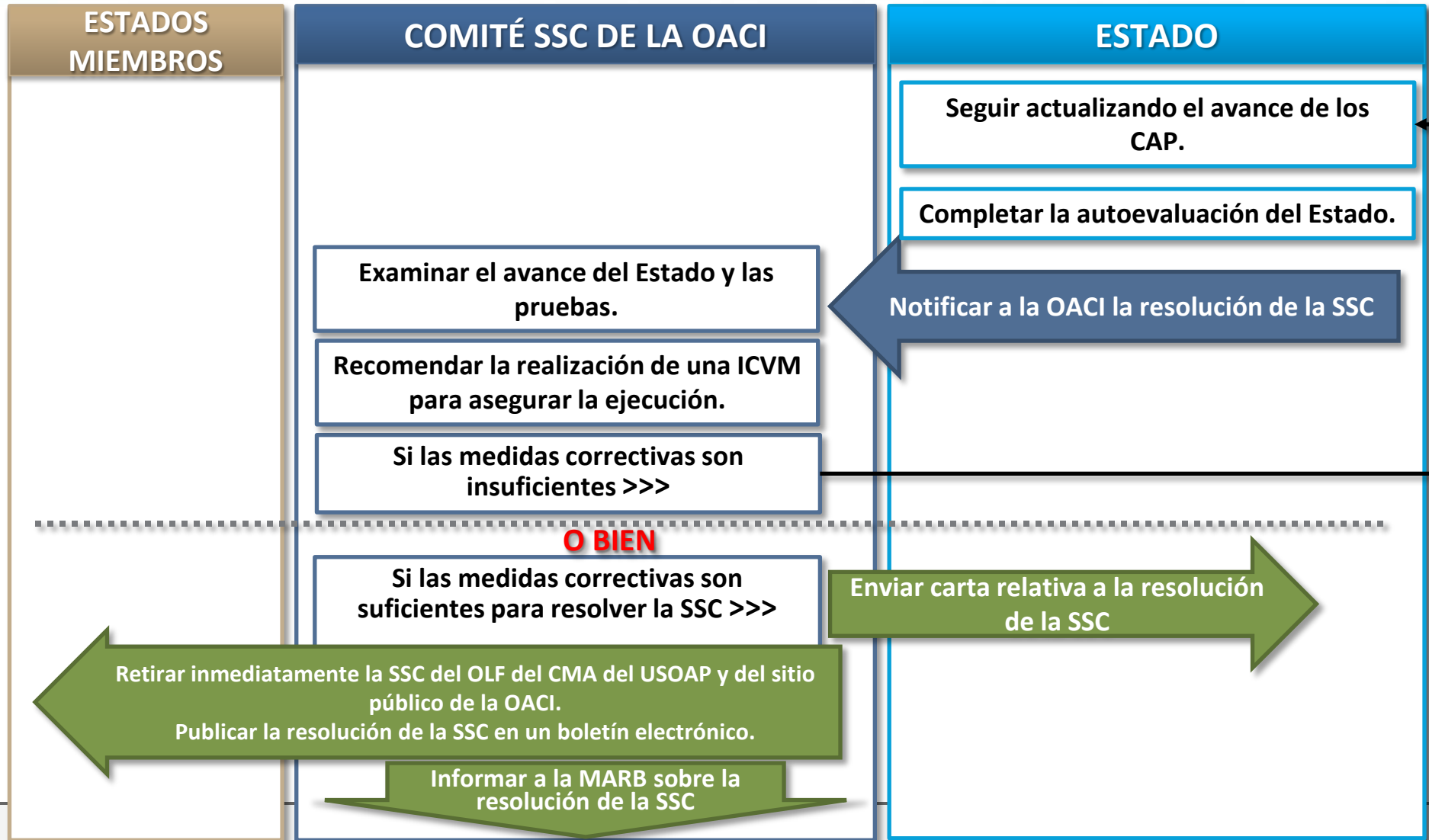
Mecanismo SSC: Notificación



Mecanismo SSC: Plan de acción de la OACI



Mecanismo SSC: Resolución

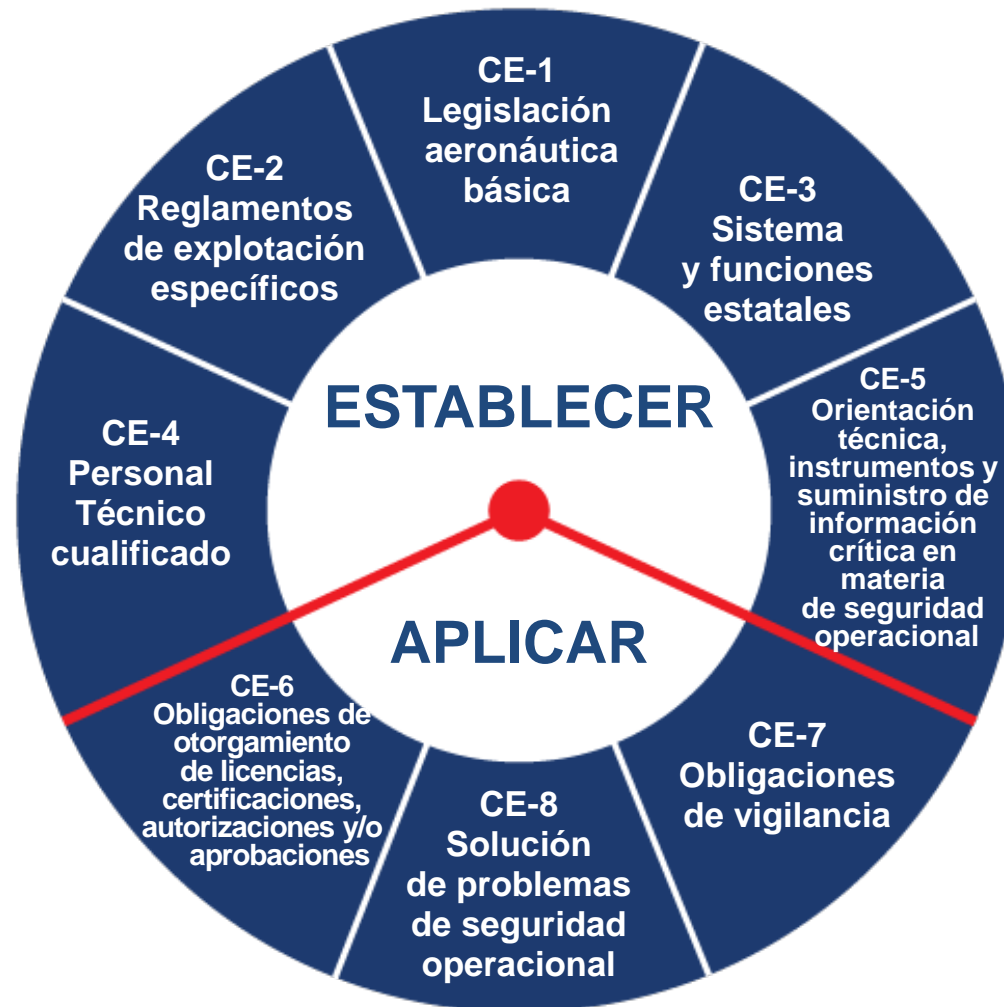


Elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional

La OACI realiza auditorías y otras actividades de observación para determinar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros:

- Evaluando la aplicación eficaz de los 8 CE en las 8 áreas de auditoría (es decir, LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS y AGA) a través de las preguntas del protocolo (PQ); y
- Verificando la situación de la aplicación por parte de los Estados miembros de:
 - las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionados con la seguridad operacional;
 - los procedimientos conexos; y
 - los textos de orientación.

Elementos Críticos (CE) de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional



CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-1: Legislación aeronáutica básica

- El Estado promulgará una legislación 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.
- La legislación 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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-3: Sistema y funciones estatales

- 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 funcionales en materia de seguridad operacional.
- 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.

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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-4: Personal técnico cualificado

- 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 periódica que resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.
- El Estado implantará un sistema para mantener registros de instrucción.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-5: Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

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

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-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 preventiva, de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el ámbito 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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



CE-8: Solución de problemas de seguridad operacional

- 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.
- 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.

CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional (cont.)



En el Anexo 19, Apéndice 1 se describen los ocho CE de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

En el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734), Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, se proporciona orientación sobre los ocho CE.

La información relacionada con la vigilancia de la seguridad operacional está disponible en el [sitio web público de la OACI](http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx) desde enero de 2013.

URL: <http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>

- 1997
- 1998
- 1999
- 2000
- 2001
- 2002
- 2003
- 2004
- 2005
- 2006
- 2007
- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013+

STATES

1997: Vol Fully Con

PUBLIC

ublished CMA on framework esed layout SSCs for blic to e State ck

olved SSCs made le to the in the and ons red by

| Log In | Lost Username/Password | Register

Safety Oversight Information

[Report a problem >](#)

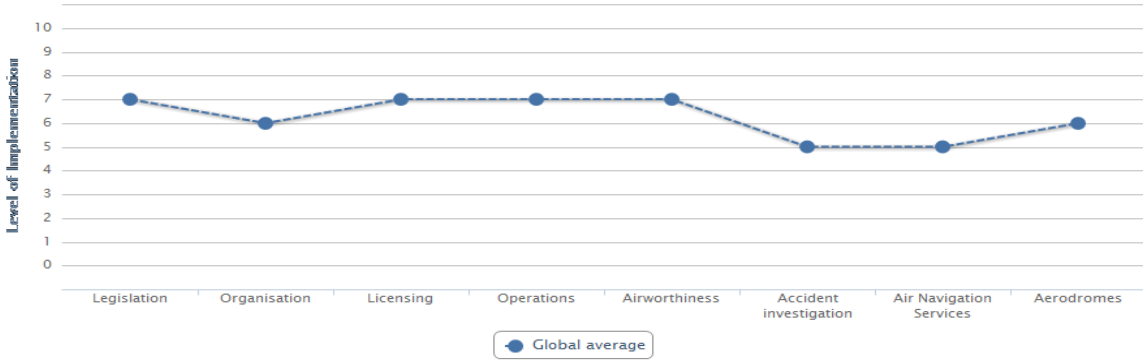
USOAP Continuous Monitoring Approach (CMA) Activities - Results

Description

This information has been generated and updated from the former ICAO Flight Safety Information Exchange (FSIX) website. You can use the search box to find a State and then compare the result of its last USOAP CMA activity with the global average or any other State on the list. The Level of Implementation of each Audit Area is rated from 0 to 10, with 0 being "not implemented" and 10 being "fully implemented".

Level of Implementation

[Reset graph](#)



State	Audit period	Progress validation period	Graph
Albania	01-Dec to 10-Dec-2009		Compare
Algeria	31-May to 09-Jun-2011		Compare
Andorra	26-Feb to 28-Feb-2007		Compare
Angola	26-Nov to 05-Dec-2008	15-Feb to 18-Feb-2010	Compare
Antigua and Barbuda	05-Nov to 14-Nov-2007		Compare
Argentina	25-Nov to 05-Dec-2008		Compare

Áreas de auditoría CMA del USOAP

Áreas de auditoría CMA del USOAP



Legislación aeronáutica
básica y reglamentos de aviación
civil (LEG)

Organización de aviación civil
(ORG)

Otorgamiento de licencias al
personal e instrucción (PEL)
Anexos 1 y 19

Operaciones de aeronaves
(OPS)
Anexos 6, 9, 18, 19 y
PANS-OPS

Aeronavegabilidad (AIR)
Anexos 6, 7, 8, 16 y 19

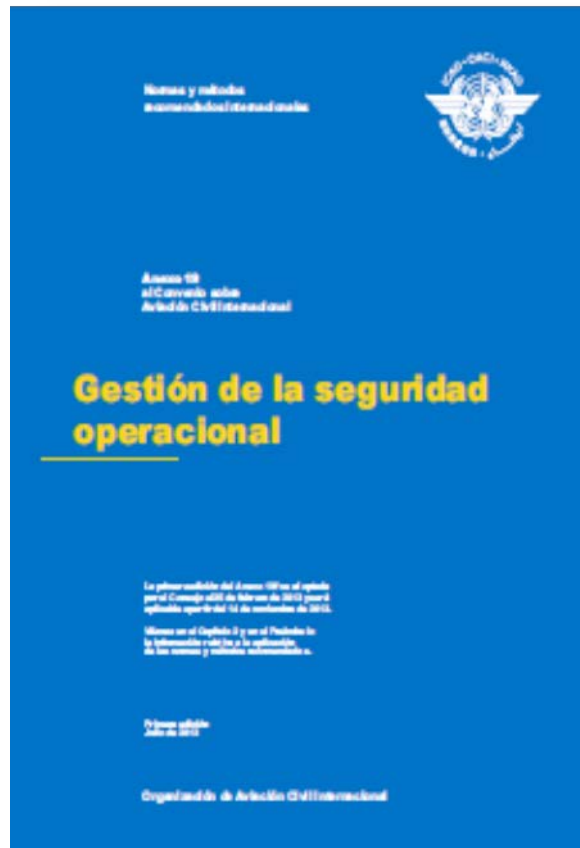
Investigación de accidentes e
incidentes de aviación (AIG)
Anexos 13 y 19

Servicios de navegación
aérea (ANS)
Anexos 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12,
15, 19 y PANS-ATM

Aeródromos y ayudas
terrestres (AGA)
Anexos 14 y 19

Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*

Anexo 19



- Adoptado por el Consejo el 25 de febrero de 2013;
- Surtió efecto el 15 de julio de 2013; y
- Aplicable a partir del 14 de noviembre de 2013.

Anexo 19, Capítulo 3 — Responsabilidades funcionales estatales en materia de gestión de la seguridad operacional



- 3.1 Programa estatal de seguridad operacional (SSP)
 - 3.1.1 Cada Estado establecerá un SSP destinado a la gestión de la seguridad operacional en el Estado, a fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil. El SSP incluirá los siguientes componentes:
 - a) política y objetivos estatales de seguridad operacional;
 - b) gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional;
 - c) aseguramiento estatal de la seguridad operacional; y
 - d) promoción estatal de la seguridad operacional.
 - 3.1.2 El nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional será determinado por el Estado.

Anexo 19, Capítulo 3 — Responsabilidades funcionales estatales en materia de gestión de la seguridad operacional (cont.)



- Se proporcionan las fuentes de las disposiciones del Anexo 19 en el Adjunto D a la comunicación AN 8/3-13/30, la cual está disponible en el sitio web de Gestión de la seguridad operacional de la OACI:
<http://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/SARPs.aspx>.
- Además, los cuatro componentes del marco del SSP se han elevado a la categoría de norma para que concuerden con la categoría del marco SMS.

SMM (Doc 9859, Tercera edición)



- El 8 de mayo de 2013 se publicó en ICAO-NET la versión en inglés de la tercera edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)*.
- Entre las mejoras importantes introducidas en el manual figuran:
 - la evaluación de perfil de riesgos de la organización;
 - la integración de SMS y QMS;
 - la identificación de peligros y la mitigación de riesgos;
 - el procedimiento de priorización de peligros;
 - los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) y el desarrollo del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP);
 - las listas de verificación para auditorías de SMS;
 - la vigilancia y la inspección basadas en riesgos;
 - la implementación en etapas del SSP y SMS; y
 - los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria.

2014 – 2016

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)



- El GASP reconoce la importancia de establecer y mantener sistemas básicos de supervisión de la seguridad operacional como condición previa para la cabal ejecución de los SSP.
- Los Estados que poseen sistemas maduros de supervisión de la seguridad operacional cuentan ya con las bases para proceder a aplicar las disposiciones vinculadas con los SSP.



OACI

SEGURIDAD OPERACIONAL

Plan global para la seguridad operacional de la aviación
2014–2016



2014 – 2016

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)



- El GASP prevé que los Estados que cuentan ya con sistemas maduros de supervisión de la seguridad operacional avancen hacia la plena implantación del SSP.
- En el corto plazo, aquellos Estados que han alcanzado un nivel de aplicación eficaz (EI) por encima del 60% deben concretar la implantación de sus SSP para 2017, previéndose que para el año 2022 estos programas deben estar plenamente implantados en todos los Estados miembros.
- La supervisión de la seguridad operacional sigue siendo la base sobre la que se asienta el SSP.

Implantación progresiva de SSP en el marco del CMA del USOAP:

Fechas iniciales



- El 22 de octubre de 2014 se publicó un boletín electrónico (EB 2014/61) para informar a los Estados miembros sobre la auditoría USOAP de la aplicación de las disposiciones de la OACI relacionadas con la gestión de la seguridad operacional (SM).
- En el EB se indicaba que la auditoría de las nuevas PQ relacionadas con la SM debería comenzar en enero de 2016, en los Estados con un índice de EI superior al 60%.
- Los Estados con un índice de EI superior al 60% tenían un año, hasta fines de 2015, para hacer una autoevaluación de las nuevas PQ relacionadas con la SM.
- La aplicabilidad y pertinencia de las PQ se examinaría y enmendaría, de ser necesario, anualmente.

- Las Preguntas del protocolo (PQ) se actualizaron a fin de abordar las disposiciones relacionadas con la gestión de la seguridad operacional (SM).
- En cada área de auditoría pertinente, se han añadido nuevas PQ relacionadas con la SM, las cuales están disponibles en el marco en línea (OLF) del CMA del USOAP: <http://www.icao.int/usoap/>.
- Se pide todavía a los Estados que presenten una actualización de su análisis de brechas del SSP en iSTARS.

Últimas novedades

- A día de hoy, no están disponibles todos los textos de orientación y material didáctico necesarios para servir de apoyo a las PQ relativas a la SM.
- Varios Estados con una EI superior al 60% no están preparados para una auditoría de las nuevas PQ relativas a la SM en 2016.
- Por estos motivos, se ha aplazado el lanzamiento de auditorías de las nuevas PQ relativas a la SM hasta **enero de 2018**.
- La OACI realizará unas pocas evaluaciones de la aplicación de las nuevas PQ relativas a la SM en Estados voluntarios seleccionados a lo largo de 2016 (conjuntamente con ICVM).
- La OACI llevará a cabo enmiendas de las PQ relativas a la SM en 2016 a fin de introducir mejoras, según sea necesario.

- La OACI publicó la EB 2015/56 para informar a los Estados de lo siguiente:
 - Se ha aplazado el lanzamiento de auditorías de las nuevas PQ relativas a la SM hasta **enero de 2018**.
 - Se pide a los Estados que continúen realizando su autoevaluación de las nuevas PQ relativas a la SM en el OLF.
 - La OACI realizará unas pocas evaluaciones de la aplicación de las nuevas PQ relativas a la SM, en Estados voluntarios seleccionados, a lo largo de 2016.

Un proceso gradual

- La implantación eficaz de un SSP se lleva a cabo mediante un proceso gradual, ya que se requiere tiempo para su plena maduración.
- Entre los factores que afectan al tiempo que se necesita para establecer un SSP figuran:
 - la complejidad del sistema de transporte aéreo; y
 - la madurez de las capacidades del Estado en materia de supervisión de la seguridad operacional de la aviación.
- Igualmente, la observación por la OACI de la implantación de la SM de los Estados se llevará a cabo mediante un proceso gradual.

CBT del CMA del USOAP

CBT del CMA del USOAP



De acuerdo con la EB 2011/44, la primera de una serie de iniciativas de instrucción con ayuda de computadora (CBT) se lanzó para:

- brindar a los participantes una comprensión completa de la metodología CMA del USOAP y los conocimientos esenciales requeridos para participar en las actividades CMA del USOAP; y
- brindar a los Estados la oportunidad de perfeccionar las competencias de su personal de seguridad operacional de la aviación en los ámbitos abordados por el CMA del USOAP.

CBT del CMA del USOAP (cont.)

- En virtud de la Resolución A37-5 de la Asamblea, se exhorta a los Estados y las organizaciones reconocidas a designar especialistas para su adscripción a la OACI a largo o corto plazo, en apoyo del CMA del USOAP.
- Aquellos especialistas que completen el curso de CBT serán reinscritos y podrán acceder al material del curso revisado sin tener que realizar ningún examen.
- La CBT sobre LEG/ORG ya está disponible.
- La OACI eximirá del pago de las CBT a los expertos designados por los Estados que reúnan los criterios exigidos de cualificación y experiencia para las distintas áreas de auditoría (véase SL AN19/34-15/35 de 13 de mayo de 2015)
- Para más información:
<http://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/USOAPCMA-CBT.aspx>

**INFORME SOBRE LOS RESULTADOS DEL
CMA DEL USOAP:
enero de 2013 — diciembre de 2015
(disponible únicamente en inglés:
*REPORT ON USOAP CMA RESULTS:
Jan 2013 – Dec 2015*)**

Informe del CMA del USOAP: 13 de enero — 15 de diciembre de 2015



- Cubre el período desde el 1 de enero de 2013 (lanzamiento del CMA) hasta el 31 de diciembre de 2015.
- Se basa en los datos recopilados mediante el CMA del USOAP y almacenados en el OLF del CMA y iSTARS SPACE.
- Contiene datos estadísticos sobre las actividades USOAP y los resultados (EI) mundialmente y por “región” (área de acreditación de las oficinas regionales de la OACI).
- Además señala los aspectos detectados en las 8 áreas de auditoría donde la EI es aún baja y donde se requieren más esfuerzos a niveles mundial, regional y nacional.
- Se encuentra actualmente disponible en el módulo *CMA Library* (biblioteca del CMA) en <http://www.icao.int/usoap>.

Obligaciones principales de los Estados

De conformidad con el MOU del CMA del USOAP, y a través del OLF, los Estados deberán, en particular:

- mantener actualizados sus SAAQ y CC/EFOD;
- mantener actualizada la situación de sus CAP y PQ (autoevaluación), y proporcionar todas las pruebas conexas; y
- responder con prontitud a los MIR notificados por la OACI.

Repaso



- 1) CMA del USOAP
- 2) Componentes del CMA del USOAP:
 - a) recopilación de información sobre seguridad operacional
 - b) determinación del perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado
 - c) establecimiento del orden de prioridad y realización de las actividades del CMA del USOAP
 - d) actualización de la aplicación eficaz (EI) y situación de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)
- 3) Elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional
- 4) Áreas de auditoría CMA del USOAP
- 5) Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*
- 6) Instrucción basada en computadora (CBT) del CMA del USOAP
- 7) Informe sobre los resultados del CMA del USOAP: enero de 2013 — diciembre de 2015 (disponible únicamente en inglés: *Report on USOAP CMA Results: Jan 2013 – Dec 2015*)



North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

**ICAO
Headquarters
Montreal**

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok

¡Gracias!