



**Cuestión 4 del
Orden del día**

Asuntos de Navegación Aérea

**4.1 Resultados de la AN-Conf/12 y otros Desarrollos
Globales/Regionales de Navegación Aérea**

**EL NUEVO ANEXO 19 DE LA OACI EN LA
GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA NAVEGACION AEREA**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta una introducción del Anexo 19 de la OACI, en la *Gestión de la Seguridad Operacional* de la navegación aérea, mismo que entrará en vigor el 14 de noviembre de 2013.

El nuevo Anexo 19 presenta un enfoque estratégico para implementar un esquema integral de gestión de la seguridad operacional del Estado en conjunto con la gestión de la seguridad operacional (SMS) de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSPs) que incluye los cuatro elementos principales: Políticas y normatividad, Monitoreo de la seguridad operacional, Análisis de la seguridad operacional e Implementación.

Referencias:

- Doc 9734 – *Manual de vigilancia de la Seguridad Operacional*
- Doc 9735 - *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional*
- Doc 9859 – *Manual de Gestión de Seguridad Operacional (SMM)*
- Comunicación a los Estados AN 8/3-13/30 fechada el 8 de abril de 2013, con la propuesta relativa al Anexo 19 y enmiendas consiguientes conexas de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I

Objetivo Estratégico	<i>Esta Nota de Estudio se relaciona al Objetivo Estratégico: A Seguridad Operacional – Mejorar la seguridad operacional global de la aviación civil.</i>
-----------------------------	---

1. Antecedentes

1.1 Una recomendación de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional celebrada en 2010 proporcionó el ímpetu para desarrollar de un nuevo Anexo dedicado a la Gestión de la Seguridad Operacional.

1.2 El 29 de junio de 2012, el Secretario General envió a los Estados Contratantes y Organizaciones Internacionales apropiadas, la Comunicación a los Estados AN 8/3-12/42, con la propuesta relativa al Anexo 19 y enmiendas consiguientes conexas de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14, Volumen I, que se prevé entrar en vigor el 14 de noviembre de 2013.

1.3 Las primeras disposiciones de gestión de seguridad operacional fueron introducidas en los Anexos 11 y 14 en 2001, requiriendo lo que entonces se conocía como programas de gestión de la seguridad operacional para los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y explotadores de aeropuertos. Las disposiciones del Programa de seguridad operacional para los Estados (SSP) fueron introducidas en 2006 en los Anexos 6, 11 and 14. Siguió los requisitos para la implementación del SMS en 2009 para los explotadores aéreos, ANSP y explotadores de aeropuerto.

1.4 El 8 de abril de 2013 el Secretario General envió la Comunicación a los Estados AN 8/3-13/30, adoptando el Anexo 19 y solicitando a los Estados notificar toda desaprobación antes del 15 de julio de 2013, así como notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 14 de octubre de 2013, y considerar la utilización del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento.

2 *Análisis*

2.1 *El Capítulo 3* del nuevo Anexo 19 consolida las normas SSP existentes de los Anexos 1, 6, 8, 11, 13 y 14 relativas a la responsabilidad de gestión de la seguridad operacional del Estado. Los cuatro componentes del marco de referencia SSP como son Política de seguridad operacional del Estado, Gestión del riesgo de seguridad operacional del Estado, Aseguramiento de la seguridad operacional del Estado y la Promoción de seguridad operacional del Estado han sido elevados a normas.

2.1.1 El marco de referencia del SSP también incluye la implementación del SMS para los proveedores de servicio en la aviación. Este enfoque permite asegurar que el nuevo Anexo sea establecido rápidamente mientras mantiene la continuidad con los actuales requisitos del SSP y SMS.

2.1.2 El requisito para que los Estados logren un Nivel aceptable de seguridad operacional (ALoS) se conoce ahora como un Nivel aceptable de actuación en materia de seguridad operacional (ALoSP), lo cual es un cambio conceptual que relaciona este requisito con indicadores y metas específicos de seguridad operacional.

2.2 *El Capítulo 4* del nuevo Anexo 19 contiene disposiciones relativas al establecimiento del SMS, los cuales permanecen esencialmente sin cambios. El marco de referencia del SMS está contenido en el Apéndice 2. Hay algunas modificaciones editoriales introducidas por la consolidación de estos requisitos en un solo Anexo.

2.2.1 Los elementos combinados y el enfoque prescriptivo basado en la actuación apoyan la implementación del SMS por los proveedores de servicio. Los requisitos del SMS son explícitos para asegurar que la aceptación se relaciona a la responsabilidad del Estado o Estados para la aprobación armonizada o certificación SMS de un proveedor de servicio en particular.

2.2.2 La lista de proveedores de servicio incluye organizaciones aprobadas de mantenimiento, organizaciones aprobadas de instrucción, explotadores aéreos, organizaciones de diseño y fabricación, ANSP y explotadores de aeródromos certificados. En el contexto de la gestión de la seguridad operacional, los proveedores de servicio son aquellas entidades para quienes el esquema SMS incluido en el Apéndice 2 es aplicable.

2.2.3 La implantación del SMS requiere que se instalen los mecanismos adecuados que permitan medir la performance de la seguridad operacional del sistema. Entre estos aspectos se encuentra la evaluación de incidentes en términos de probabilidad y tolerabilidad, la clasificación del riesgo y las medidas apropiadas para su solución según lo establecido en el Manual de Gestión del Tránsito Aéreo (Doc 4444) y el Manual de Gestión de Sistemas de la Seguridad Operacional (Doc 9859) de la OACI.

2.3 **El Capítulo 5** del nuevo Anexo 19 incluye disposiciones relacionadas a la recopilación, protección y análisis de datos de seguridad operacional mediante un intercambio de información de seguridad operacional rápido y seguro, como parte del SSP. Hay algunas modificaciones para asegurar que todas las agencias del Estado con responsabilidades en el SSP tienen el acceso adecuado a los datos de seguridad operacional.

2.3.1 Las Normas para establecer un sistema obligatorio y un sistema voluntario de notificación de incidentes fueron transferidas de otras Normas existentes para consolidar las disposiciones de gestión de seguridad operacional. La enmienda editorial para iniciar la disposición con “*Cada Estado establecerá...*” es consistente con el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

2.3.2 La OACI mantiene una base de datos global de accidentes e incidentes graves notificados por parte de los Estados a través del Sistema de Notificación de Datos sobre Accidentes/Incidentes (ADREP), que contiene una taxonomía sobre categorías de eventos. Por su parte, los Estados deberían asegurar la exactitud de los datos reportados sobre incidentes de seguridad operacional usando sistemas compatibles de Notificación de datos de accidentes de aviación (ADREP).

2.3.3 En apoyo a la implementación de un marco de referencia de gestión de seguridad operacional la Oficina NACC de la OACI ha organizado varias actividades en los próximos meses con el apoyo del proyecto regional, tales como cursos y talleres de implementación SSP y SMS en respuesta a las necesidades de los Estados. Sin embargo, nuevas acciones son necesarias para asegurar una implementación regional armonizada de la gestión de la seguridad operacional.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información de esta Nota de Estudio;
- b) identificar el nivel de implementación del SMS en los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP);
- c) instar a los Estados a desarrollar programas de supervisión de la seguridad operacional acorde a los nuevos requisitos del Anexo 19;
- d) alentar a los Estados a establecer sistemas de notificación de accidentes e incidentes y sistemas de recopilación, procesamiento e intercambio de datos sobre seguridad operacional usando sistemas compatibles ADREP;
- e) identificar y apoyar otras actividades regionales para la implementación de un marco de referencia regional de gestión de la seguridad operacional; y
- f) recomendar otras acciones según considere adecuado.

APÉNDICE

**APÉNDICE 1. SISTEMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**
(Véase el Capítulo 3, 3.2)

Nota 1.— 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) se ofrece orientación sobre los elementos críticos de un sistema que permite al Estado cumplir sus responsabilidades funcionales 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 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 ATS, 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 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.

1.2 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.

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 funcionales 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 el personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional reciba la orientación sobre ética y conducta personal que le 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 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.

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.
