



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

C/CAR/DCA/14— NE/29
24/04/15

Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)
Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

**Cuestión 3 del
orden del día:**

Gestión de la seguridad operacional

3.4 Otros asuntos relativos a la seguridad operacional

EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE SUPERVISIÓN PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentada por la República Dominicana)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio resume la estrategia de la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana para adecuar su sistema de supervisión de la seguridad operacional de cara a la implementación del SSP.

Acción:	<ul style="list-style-type: none">a) Tomar nota de las consideraciones expuestas en esta Nota de Estudio para la adecuada implementación del SSP.b) Aunar esfuerzos para cumplir con los acuerdos regionales en materia de seguridad operacional.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc 10022, Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013);• Doc 10046, Informe de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015 (Montreal, 2-5 Febrero de 2015); y• Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Gestión de la seguridad operacional.

1. Introducción

1.1 La aviación ha mantenido una mejora sostenida de los niveles de seguridad operacional, lo que le convierte en el sistema más seguro de transporte. El número de operaciones aéreas crece continuamente, a un ritmo que se espera por lo menos se mantenga, al tiempo que las expectativas sobre la seguridad de las operaciones aeronáuticas son cada vez mayores. Como respuesta la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha planteado una estrategia fundamentada en la adecuada gestión del riesgo en las operaciones aeronáuticas, planteando un esquema que fomenta el análisis de información para la toma de decisiones, atendiendo de manera proactiva las posibles fallas del sistema de aviación civil.

1.2 Del mismo modo, cambios en los esquemas de administración pública demandan que las autoridades de aviación civil sean entidades más transparentes y rindan cuentas, dando un mejor uso a la limitada cantidad de recursos que le son asignados, respondiendo de manera oportuna a las necesidades de los grupos de interés, garantizando niveles de seguridad operacional cada vez mayores. En este sentido el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Autoridad de Aviación Civil (AAC) de la República Dominicana, ha asumido el reto de implementar las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 19 al Convenio de Chicago, garantizando mejorar los niveles de seguridad operacional alcanzados y sirviendo de manera más eficiente su propósito como ente regulador.

2. Los 8 Elementos críticos como base del sistema de supervisión de la seguridad operacional

2.1 El 38 Período de Sesiones de la Asamblea acordó integrar el marco del SSP a los 8 Elementos Críticos del sistema de supervisión de la seguridad operacional. Posteriormente, en la Segunda Conferencia de Alto Nivel Sobre Seguridad Operacional 2015 (HLSC 2015) se acordó que en dicha integración los 8 Elementos Críticos deberían mantenerse visibles y siendo el fundamento de la supervisión de la seguridad operacional.

2.2 Sin importar la forma en que finalmente se haga esta integración, para la República Dominicana el resultado debe ser un marco normativo que sienta las bases para el cumplimiento de los SARPs, evitando la duplicación de requisitos, garantizando de manera realista los niveles de seguridad operacional ya alcanzados y permitiendo la mejora continua en base a la verificación de la eficacia de las acciones de supervisión.

3. Estrategia de la República Dominicana para la supervisión de la seguridad operacional

3.1 Para la República Dominicana la integración del marco del SSP a los 8 Elementos Críticos no supone la desaparición de ninguna de sus actividades de supervisión de la seguridad operacional, sino su fortalecimiento, utilizando la información de seguridad operacional para mejorar la eficacia y la eficiencia de las mismas. En la actualidad estas actividades están compuestas por una combinación de actividades de vigilancia prescriptiva, y orientadas a la medición del desempeño.

3.2 Vigilancia prescriptiva

3.2.1 Las acciones de vigilancia de la seguridad operacional, tal como se desarrollan al presente, seguirán siendo la base fundamental del sistema de supervisión de la seguridad operacional de la República Dominicana. Tomando en consideración aspectos que van desde el tamaño y la complejidad de nuestro sistema de aviación, hasta aspectos culturales, se impone la necesidad de garantizar los resultados obtenidos hasta el momento sobre la base de la mejora de las acciones de supervisión ya implementadas. Se espera que con la recopilación de información de seguridad operacional estas acciones directas de supervisión puedan ser mejoradas, cubriendo de manera más efectiva los puntos en que el desempeño de seguridad operacional muestre mayor preocupación, y priorizando las actividades en base a la gestión del riesgo.

3.3 Vigilancia de los SMS

3.3.1 El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) aprobó en el año 2008 la primera edición del Reglamento Aeronáutico Dominicano para la Gestión de la Seguridad Operacional, en el cual se detallan los requisitos para los SMS de los proveedores de servicio. Esto dio inicio a un enfoque de colaboración, que se mantiene hasta la fecha, en que la autoridad asegura la implementación y operación de los SMS en base a dos actividades puntuales:

- **Seguimiento SMS.** Dada la limitada disponibilidad de conocimiento y experiencia en materia de los SMS, el IDAC ha asumido el rol de mantener un programa continuo de asistencia para la implementación y operación de los SMS en los proveedores de servicio. Mediante este programa, personal del IDAC con las competencias requeridas se encarga de visitar periódicamente cada uno de los proveedores de servicio con SMS implementado o en proceso de certificación, y brinda asistencia en la operación de su sistema acorde con los requerimientos del Reglamento Aeronáutico Dominicano.
- **Auditorías SMS.** Al menos una vez cada 12 meses todo proveedor de servicios recibe una auditoría a su SMS por parte del IDAC, en la que se evalúa el cumplimiento con los requerimientos del Reglamento Aeronáutico Dominicano. Durante esta auditoría el proveedor de servicios debe demostrar que cumple con los objetivos de la seguridad operacional asociados a su política y que pone en práctica los elementos contenidos en su SMS.

4. Principales retos para la implantación del SSP

4.1 Se toma como parámetro que para poder implementar el SSP, el Estado debe tener un sistema de supervisión de la seguridad operacional maduro, en base a la implementación efectiva de los SARPs. La OACI considera que esto se logra alcanzando una implementación efectiva (EI) que supere el 60%. Sin cuestionar que la primera prioridad de los Estados debe ser la implementación efectiva de los SARPs, la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana ha podido identificar otros puntos que, en adición, deben ser tomados en consideración para la adecuada implementación del SSP.

4.2 Personal calificado

4.2.1 Contar con el personal calificado para poder asimilar el concepto del SSP y el SMS es la condición fundamental que posibilita la implementación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Generalmente, el personal aeronáutico concentra su formación en las competencias técnicas que son propias al desempeño de sus funciones, sin embargo, dado que estos sistemas proponen un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye cambios organizativos y la utilización de herramientas para la gestión de los procesos operacionales y administrativos, el personal aeronáutico necesita competencias que no son necesariamente desarrolladas por los planes de formación técnica tradicionales.

4.2.2 Para esto el IDAC ha desarrollado un programa de promoción de la seguridad operacional que incluye una colaboración directa con la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) de la República Dominicana (Centro de Entrenamiento Regional de Excelencia de la OACI), mediante la cual se ha podido consolidar la adecuada formación del recurso humano capaz de sostener los procesos de implementación llevados a cabo en la República Dominicana. A través de ASCA el IDAC asegura no sólo la formación de su propio personal, sino también la disponibilidad de los entrenamientos requeridos por los proveedores de servicio.

4.3 Gestión de las actividades de la autoridad de aviación civil

4.3.1 Otro aspecto importante a considerar lo constituye la capacidad de planificar, ejecutar, verificar y corregir las propias actividades de la autoridad de aviación civil.

4.3.2 El IDAC cuenta con un sistema integrado de gestión certificado en las Normas ISO 9001:2008, 14001:2004 y OHSAS 18001:2007, y que sigue las buenas prácticas de la Norma ISO 27001:2013. Para la implementación de su SSP el IDAC ha elegido un enfoque que se apoya en los procesos del sistema de gestión ya existente. Con esto se garantiza la gestión sistemática de los procesos de supervisión de la seguridad operacional, estandarizando las actividades, verificando su eficacia y trabajando con eficiencia para la mejora continua.

4.4 Compartición y uso responsable de la información de seguridad operacional

4.4.1 La información es la materia prima que permite el funcionamiento de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y los programas estatales de seguridad operacional (SSP), como herramientas para la toma de decisiones basada en el riesgo.

4.4.2 Por esto, en la capacidad del Estado de recopilar, analizar y compartir información sobre seguridad operacional se encuentra una buena parte de la eficacia de los sistemas de gestión de la seguridad, especialmente del SSP. Aspectos como el fundamento legal para proteger la información relacionada con la seguridad operacional y garantizar su uso para los fines por los cuales fue recopilada son vitales para poder poner en funcionamiento el SSP.

4.4.3 Adicionalmente, la madurez con que los grupos de interés vean el uso de la información de seguridad operacional, no para los fines particulares y de corto plazo sino como una herramienta para la consolidación del sistema de aviación debe tomarse también en consideración.

5. Conclusiones

5.1 La República Dominicana ha logrado avances significativos en su sistema de supervisión de la seguridad operacional, lo que se refleja en un EI de 86.19 %, y un 76.4 % de avance en la implementación del SSP.

5.2 Por esto, estamos muy conscientes de los retos que supone fortalecer el sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional y las iniciativas tendientes a la evolución de este sistema de acuerdo con las metas globales propuestas por la OACI.

6. Acciones sugeridas

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de las consideraciones expuestas en esta Nota de Estudio para la adecuada implementación del SSP; y
- b) Aunar esfuerzos para cumplir con los acuerdos regionales en materia de seguridad operacional