



**Octava Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamérica (RASG-PA/8)**
Medellín, Colombia, 25 de junio de 2015

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Iniciativas de Seguridad Operacional
5.3 Otras iniciativas de seguridad operacional**

**MANTENER EL CUMPLIMIENTO; HERRAMIENTAS Y ASISTENCIA PARA LA
VIGILANCIA EFECTIVA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

La demanda de la aviación comercial en las próximas décadas alcanzará niveles sin precedentes; los datos pronosticados de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo en octubre 2014 predicen que el número de pasajeros aumentará a 7.3 mil millones de personas en el año 2034. Con esta demanda viene la expectativa de que los Estados responsables de la vigilancia de estas operaciones será capaz de suministrar los más altos niveles de seguridad operacional necesarios para tales operaciones a florecer. Para que el sistema de aviación internacional administre ese crecimiento, todos los Estados deberán ser capaces de realizar la vigilancia de la seguridad operacional de una manera eficiente y eficaz de sus propias operaciones nacionales.

La intención de esta nota de estudio es enfatizar la importancia de los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional en el futuro del sistema de la aviación, para identificar las deficiencias comunes que se encuentran en su implementación y el mantenimiento alrededor del mundo, y tomar nota de las herramientas y asistencia disponible a los Estados para que puedan mejorar y optimizar su sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

Acción:	La acción sugerida se incluye en el Párrafo 7.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional

1. Introducción

1.1 Los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional son la base de un Estado para implementar de manera efectiva y llevar a cabo vigilancia de la seguridad operacional. Sólo después de estar en cumplimiento con los requisitos mínimos de los ocho elementos críticos el Estado tendrá la experiencia y capacidad para cumplir adecuadamente con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional bajo la Convención sobre la Aviación Civil Internacional.

1.2 El Plan Global de Seguridad Aérea de la OACI (GASP), aprobado por la 38^{va} Asamblea, hace hincapié en que los Estados con menos de un sesenta por ciento de la implementación efectiva de las normas de la OACI debería centrar su atención y recursos en la implementación de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

1.3 La intención de esta nota de estudio es enfatizar la importancia de los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional en el futuro del sistema de la aviación, para identificar las deficiencias comunes que se encuentran en su implementación y el mantenimiento de todo el mundo, y tomar nota de las herramientas y la asistencia disponible a los Estados para que puedan mejorar y optimizar su sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

2. Identificación de Asuntos de Seguridad Operacional

2.1 Los ocho elementos críticos son esencialmente las herramientas de defensa de la seguridad operacional de un sistema de vigilancia de seguridad operacional y son necesarios para la aplicación efectiva de la política relativa a la seguridad y a los procedimientos asociados. Se espera que los Estados implementen los ocho elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional de manera que asuma la responsabilidad compartida del Estado y de la comunidad de la aviación. La implementación efectiva de los elementos críticos por una Autoridad de aviación civil (AAC) indica la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

2.2 Tanto el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI y el *International Aviation Safety Assessment Program* (IASA) de Estados Unidos, utilizan los ocho elementos críticos como el umbral para determinar qué tan bien un Estado es capaz de cumplir eficazmente con las obligaciones mínimas para la vigilancia de la seguridad operacional. Estos programas han tenido un gran éxito con la asistencia a los Estados para identificar dónde existen las deficiencias en su implementación (o falta de la misma) con las normas de la OACI requeridos.

2.3 El programa estadounidense IASA se utiliza para determinar si una AAC extranjera tiene la capacidad para llevar a cabo la vigilancia de la seguridad operacional necesaria de sus compañías aéreas nacionales, y por lo tanto, si las compañías aéreas son capaces de operar a los Estados Unidos, y / o tener un código compartido con las compañías aéreas estadounidenses. Una evaluación de IASA es necesaria para iniciar este tipo de operaciones, los resultados de los cuales resultan en una calificación de categoría de 1 (lo que significa el cumplimiento satisfactorio con las normas de la OACI) o una categoría 2 (lo cual significa que no cumple con las a normas de la OACI). Las puntuaciones se dan a conocer públicamente en el sitio web de la FAA; sin embargo, los hallazgos de la evaluación se mantienen como confidenciales. Los Estados con una calificación de categoría 1, son monitoreados continuamente y podrían conducirse evaluaciones repetidas si llegaran a surgir problemas. Los Estados con una calificación de categoría 2, pueden solicitar una nueva evaluación, después de tomar las medidas adecuadas para cumplir con las normas de la OACI.

3. Tendencias en Sostenibilidad

3.1 La vigilancia efectiva de la seguridad operacional sólo puede lograrse cuando los ocho elementos críticos se implementan y se integran en el sistema de un Estado. Muchas veces, los problemas más comunes identificados que prohíben la aplicación eficaz son los siguientes:

- a) *Mantenimiento del Cumplimiento con el tiempo.* El aspecto más difícil de llevar a cabo una vigilancia eficaz de la seguridad operacional es en el mantenimiento de la misma. El desempeño sostenido requiere una gestión constante y atención, desde el interior de todos los niveles de la AAC y el gobierno nacional. Las regulaciones y leyes deben ser capaces de adaptarse al cambio del ambiente de la operación y cumplir con las nuevas normas internacionales de seguridad operacional, los recursos deben de estar disponibles para proporcionar la instrucción continua y la capacidad del personal técnico, los registros deben mantenerse al día y seguridad operacional debe permanecer como el enfoque de toda la organización.
- b) *Falta de personal técnico calificado.* Muchos Estados luchan con la retención de un grupo de personal técnico calificado y capaz. En muchos casos, las personas con conocimientos específicos pueden dejar la AAC por un puesto con mayor paga en la industria.
- c) *Inspectores de operaciones calificado por su tipo.* La vigilancia efectiva de una operación requiere que la AAC para asegurarse que cuenta con inspectores con los conocimientos y experiencia específicos para todos los tipos de aeronaves bajo su jurisdicción. En muchos casos, puede ser difícil para el Estado mantener una fuerza de trabajo tan variada.
- d) *Falta de voluntad política.* La voluntad de impulsar un mayor nivel de seguridad operacional debe venir de los más altos niveles del gobierno nacional. Sólo con ese compromiso un Estado tendrá acceso a los recursos críticos necesarios para sostener el cumplimiento de cada uno de los elementos críticos.
- e) *Falta de certificación y documentación.* Los procesos y procedimientos establecen las bases para un Estado para proporcionar la información necesaria para llevar a cabo sus funciones de manera estandarizada, consistente y transparente. La falta de tal dirección deja al Estado vulnerable a los atajos y las prácticas empresariales corruptas y la confianza general se disminuye en lo que respecta a las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.
- f) *Falta de regulaciones claras y aplicables.* Las regulaciones son la piedra angular de un sistema de vigilancia, sin un conjunto claro y aplicable de la normativa de un Estado será incapaz de realizar incluso la vigilancia más básica de su industria.

4. En busca de Asistencia

4.1 Desarrollar y mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional funcional es una tarea importante, que requiere de una cultura de seguridad operacional integral comprometida a mantener continuamente el cumplimiento de los más altos niveles de gestión. Para hacerlo con eficacia, los Estados deben estar preparados a dedicar recursos suficientes para ayudar a identificar y actuar sobre las deficiencias o vulnerabilidades que existen en su sistema. Hay una serie de organizaciones internacionales, programas patrocinados a nivel nacional, y entidades comerciales que ofrecen una variedad de asistencia técnica para ayudar a los Estados en la vigilancia de la seguridad operacional.

4.2 La Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos ofrece asistencia técnica en una base ad hoc, y también proporciona orientación para los Estados que buscan apoyo técnico a más largo plazo. La FAA define la asistencia técnica como la asistencia a otra AAC o la industria extranjera relacionada con funciones de seguridad operacional de la aviación, que pueden incluir la instrucción nacional o técnica en los países, seminarios y talleres.

4.3 Normalmente, la FAA proporcionará asistencia técnica específica a un Estado tras los resultados de una evaluación IASA o una Evaluación Técnica, a fin de tener una base para la determinación de las áreas en donde se necesita esa asistencia. Una evaluación técnica es una revisión del sistema idéntico al de la evaluación IASA; llevada a cabo por un equipo técnico calificado IASA aplicando los mismos criterios, sin embargo, están autorizados en virtud de un acuerdo formal para el reembolso de los gastos, y no hay una determinación de categoría o de la divulgación pública de los resultados.

4.4 Los Estados también pueden utilizar la asistencia de otras AAC, de organizaciones internacionales o entidades comerciales para identificar y corregir las deficiencias en su sistema de vigilancia de la seguridad operacional. La Dirección de Cooperación Técnica de la OACI (TCB) ofrece servicios técnicos a los Estados que tratan de estar en cumplimiento.

4.5 Debido a los gastos de inversión y de recursos significativos necesarios para participar con éxito en un programa de asistencia técnica, los Estados deben garantizar que el proveedor tiene la calificación y la capacidad necesaria para llevar a cabo la asistencia necesaria, y que el alcance es muy definido y documentado antes de comenzar el trabajo. La FAA ha elaborado un documento de orientación, Circular de Asesoramiento de la FAA 129-5, para ayudar a los Estados en el trabajo con un proveedor de asistencia técnica, ya sea con la FAA u otra entidad. Más información puede encontrarse en: http://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_129-5.pdf.

5. Utilizando Herramientas de Vigilancia

5.1 Un sistema de aviación eficaz y sostenible es y ante todo depende del fortalecimiento y la viabilidad de la legislación aeronáutica básica del Estado. Este fundamento faculta al Estado con la capacidad y la autoridad para aplicar y hacer cumplir una estructura de vigilancia conforme y duradera. Como se describe en el Doc 9734 de la OACI, un elemento crítico describe cómo un Estado puede desarrollar y mantener una ley nacional de aviación adecuada para el alcance y la complejidad de su sistema.

5.2 Una vez que un Estado ha promulgado una ley de aviación viable, un marco normativo acorde e integral debe ser establecido y aplicado. Como se describe en el Doc 9734 de la OACI, el elemento crítico dos describe los requisitos de las regulaciones nacionales que emanan de la legislación aeronáutica básica.

5.3 Para proporcionar mayor orientación y asistencia a los Estados en el desarrollo de la legislación de la aviación civil y reglamentos, la FAA ha desarrollado una serie de plantillas, que se actualizan de forma regular para permanecer en el cumplimiento de las normas de la OACI. La Ley de Seguridad de la Aviación Civil es una plantilla para un modelo de legislación, y el Modelo del Reglamento de Aviación Civil (MCRs) son una serie de normas y material de orientación asociado de la vigilancia de los diferentes componentes del sistema de aviación de un Estado. Estas plantillas están a disposición del público para su uso por todas las autoridades de aviación civil, como base para cerrar y personalizar a sus propias necesidades nacionales. Están disponibles en inglés, francés, y español en formato Microsoft Word, en la siguiente dirección web: <http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/mcar/>. Estas plantillas están destinadas a ayudar, y

5.4 Con el fin de poner en práctica y constantemente hacer cumplir las leyes y reglamentos nacionales, un programa de formación integral se debe establecer para que el Estado puede garantizar su equipo de trabajo esté preparado y calificado para realizar su función prevista. De acuerdo con la OACI el elemento crítico cuatro, los Estados deben desarrollar un programa nacional de capacitación que sea acorde con el alcance y la complejidad de su sistema de vigilancia de la aviación.

5.5 La FAA ha desarrollado una serie de cursos para Inspector Gubernamental de Seguridad Operacional (IGS), que proporcionan una base de referencia para los Estados para hacer crecer su propio programa nacional de instrucción. Estos cursos cumplen con normas de la OACI en las áreas de Operaciones, Aeronavegabilidad, y Licencias para el personal. La FAA ofrece estos cursos de forma periódica en la Academia de la FAA en Oklahoma City, Oklahoma, y también se puede ofrecer a nivel mundial sobre una base ad hoc. La FAA también ha entrado recientemente en convenios de formación con dos Estados para ofrecer cursos en sus instalaciones; tanto en la Academia de Aviación de Singapur, y la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas de la República Dominicana.

6. Conclusión

6.1 Como la demanda de la aviación comercial continua creciendo viene la expectativa de que los Estados responsables de la vigilancia de estas operaciones será capaz de suministrar los más altos niveles de seguridad operacional necesarios para este tipo de operaciones a florecer. Por lo tanto, los Estados Unidos recomienda a los Miembros del RASG-PA trabajen en colaboración para lograr la vigilancia de la seguridad operacional sostenible en toda la región.

7. Acción Recomendada

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) considerar la información que se hace notar en esta nota de estudio,
- b) trabajar en colaboración con los Estados y la industria para determinar en qué Estados Miembros de RASG-PA se necesita más asistencia; e
- c) indicarle al Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT) que asuma este rol de proporcionar orientación a los Estados Miembros del RASG-PA para buscar asistencia para el cumplimiento eficaz y sostenible de las obligaciones de la vigilancia de la seguridad operacional.