



**ICAO NACC Regional Office**  
UNITING AVIATION in the NAM/CAR Regions since 1957

"Enhancement of State's Air Transport System and Regional Collaboration"

**Oficina Regional NACC de la OACI**  
UNIENDO LA AVIACIÓN en las Regiones NAM/CAR desde 1957

"Mejora del Sistema de Transporte Aéreo de los Estados y Colaboración Regional"

**NACC/DCA/7 – P/02**



# **Camino a seguir para un sistema de supervisión de la seguridad operacional sustentable**

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe**  
**NACC/DCA/7**

**Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017**



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Panel de Seguridad Operacional

✈ Moderador: Nicaragua

✈ Panelistas:

✈ Estados Unidos

✈ CASSOS

✈ EASA

✈ IATA



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Objetivo del Panel de Seguridad Operacional

- ✈ Discutir maneras para mejorar la supervisión de la seguridad operacional desarrollando la capacidad de gestión de la seguridad operacional de los Estados, considerando los desafíos para implementar las disposiciones del Anexo 19 al Convenio de la Aviación Civil Internacional



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



El transporte aéreo se considera  
como el modo de transporte  
más seguro



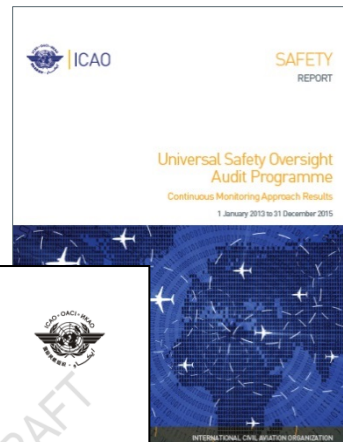
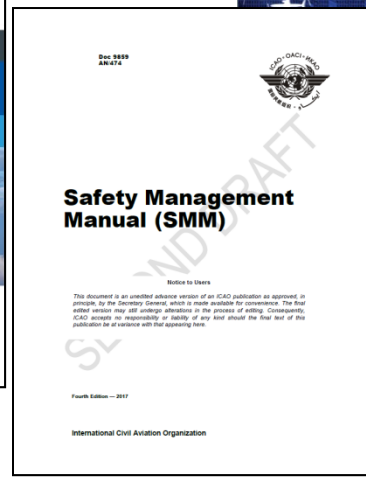
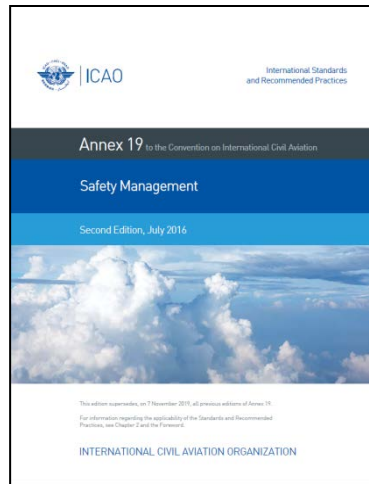
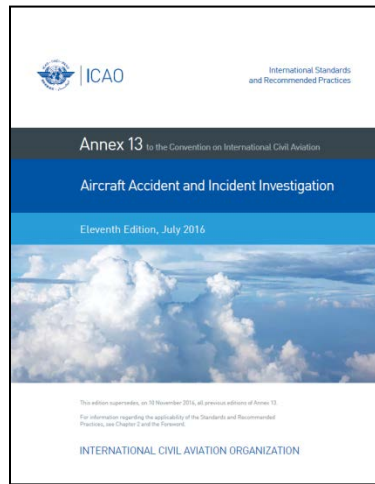
ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# La Seguridad Operacional es uno de los Objetivos Estratégicos de la OACI





ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## Estadística de Accidentes Regionales de RASG-PA 2016

| Salidas Estimadas | Número de Accidentes | Tasa de Accidentes        | Accidentes Mortales | Tasa de mortalidad | Porcentaje del Tráfico Global | Porcentaje de Accidentes |
|-------------------|----------------------|---------------------------|---------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 13.3 millones     | 28                   | 2.1 por millón de salidas | 0                   | 0                  | 38.1%                         | 37.3%                    |

### Casi Llegamos...

Fuente: Informe de Seguridad operacional de la OACI 2017

Salidas de operaciones comerciales programadas en aeronaves de ala fija con una masa máxima certificada de despegue mayor a 5700 kg.



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



- ✈ Se pronostica que para el 2030 el tránsito aéreo mundial se duplicará
- ✈ En los próximos 20 años, las líneas aéreas tendrán que añadir 25,000 nuevas aeronaves a la flota comercial actual de 17,000 aeronaves
- ✈ Para el 2026, se necesitarán 480,000 nuevos técnicos para dar mantenimiento a esas aeronaves y más de 350,000 pilotos para volarlas

¿Cómo podemos asegurar que este crecimiento se realice de una manera segura?



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Gestión de la Seguridad operacional

- ✈ Enfoque sistémico para la toma de decisiones a todos los niveles
- ✈ Su implementación es clave para apoyar el desarrollo sustentable de la industria del Transporte Aéreo y las actividades económicas relacionadas
- ✈ Conduce a que los riesgos sean gestionados de una manera más estratégica y proactiva por los reguladores y proveedores de servicios para asegurar que el crecimiento esperado sea permitido y cuidadosamente gestionado



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Objetivos y Cronogramas GASP

GESTIÓN PREDICTIVA  
DEL RIESGO

IMPLEMENTACIÓN  
DEL SSP

VIGILANCIA EFICAZ  
DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# 1. Experiencia de Nicaragua

- ✈ Vigilancia Efectiva de la Seguridad Operacional
  - ✈ Prerrequisitos para la una Implementación sustentable del SSP
- ✈ Inicio de la Implementación del SSP a Nivel Nacional
  - ✈ Asignación de recursos para la Implementación SSP



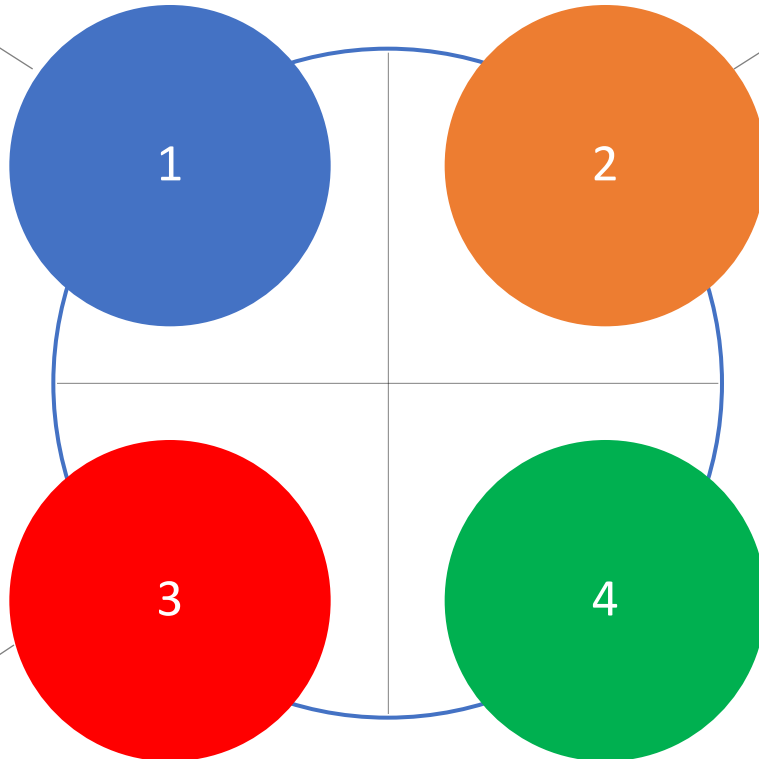
## Sistema Efectivo de la Vigilancia de la Seguridad Operacional

### Apoyo de Alto Nivel por parte de la Presidencia de la República

- Visión política desde Ejecutivo para promover integralmente el desarrollo y crecimiento de la aviación civil.
- Apoyo y comunicación directa para impulsar las gestiones desarrolladas desde la AAC

### Ley de Aviación Civil

- Moderno marco legal y regulatorio para la Administración de la Aviación Civil.



### Director General de la AAC

- ACC autónoma
- Con Capacidad reglamentaria
- Decisiones administrativas que mantienen la seguridad operacional como una prioridad

### Recursos Humanos Especializados

- Política de Capacitación
- Combinada con tecnología



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## Política de Cumplimiento

Marco Legal Robusto

## AIG Independiente

## Mecanismo de Revisión para el SSP

Mejora continua – Revisión interna

## Vigilancia de Cumplimiento y de los SMS

Programa de Vigilancia SO. Aceptación inicial de SMS Operadores y aceptación de Indicadores de SO. Control eficaz de los 8 E.C

## Sistema de documentación para el SSP

Documentos SSP a ser integrados a un Sistema de Gestión de Calidad (QMS)

## Equipo de Implementación

Equipo Multidisciplinario que Integra las Áreas Administrativas y Técnicas de la AAC



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## 2. Experiencia de CASSOS

- ✈ Inicio de la promoción de la implementación SSP a un nivel regional
  - ✈ Identificar la entidad en la región que guiará y apoyará la implementación SSP a nivel regional
- ✈ Iniciativas Regionales de Seguridad Operacional para apoyar la coordinación consistente de los programas regionales y sub-regionales para la implementación SSP
  - ✈ Identificar recursos disponibles en la región para apoyar la implementación SSP



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



### 3. Experiencia de Estados Unidos

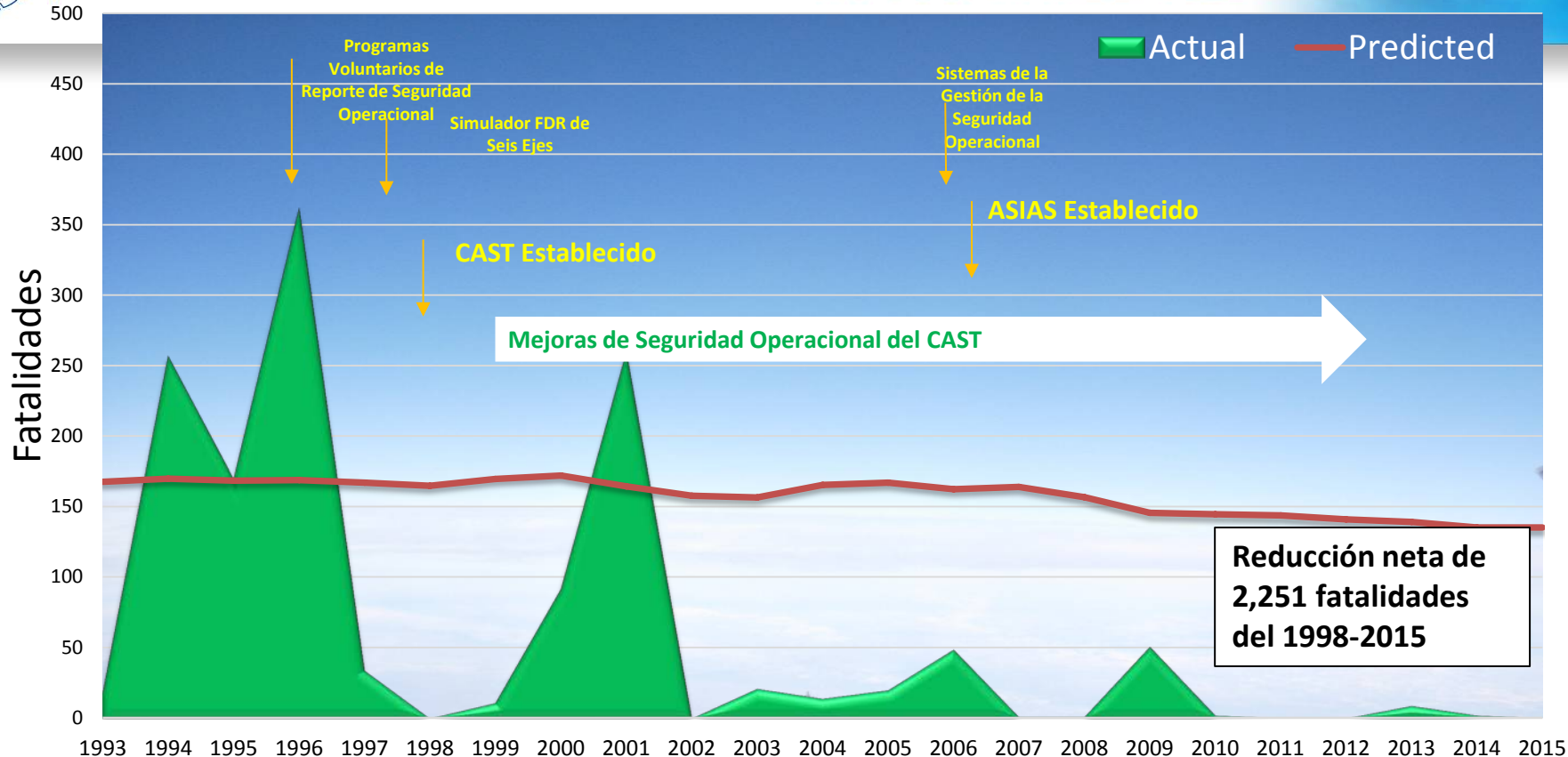
- ✈ Avanzando hacia una cultura proactiva de seguridad operacional
  - ✈ Colaboración estratégica con partes interesadas clave de la aviación para apoyar la transición hacia una gestión predictiva de los riesgos



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



**Fatalidades Pronosticadas vs. Actuales abordo de Operaciones 121**



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Improving Aviation Safety





ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## 4. Experiencia de EASA

✈ Establecimiento de un Sistema Regional de Gestión de Riesgo



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## 5. Experiencia de IATA

✈ Mejora del cumplimiento de la Industria con los  
Requerimientos SMS



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Discusión...



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## Resumen

- ✈ Los Estados y Regiones NAM/CAR deberían dar prioridad a las iniciativas asociadas con los elementos habilitantes de medición del desempeño de la Seguridad Operacional para primero establecer una vigilancia efectiva de la seguridad operacional y luego atender los riesgos de la seguridad operacional de una manera efectiva
- ✈ Los Estados deberían desarrollar, sobre la base de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, la implementación del SSP y SMS de los proveedores de servicio
- ✈ La transición a un SSP requiere un incremento en la colaboración entre diferentes aéreas operacionales para identificar peligros y gestionar riesgos



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Nuestra Meta Aspirada es...

## “CERO MUERTES POR ACCIDENTES”



# Adelante!



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND

