



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/07 — NI/05

16/08/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/07)**

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

**Cuestión 2**

**del Orden del Día: Informe de rendición de cuentas de la Estrategia "Ningún país se queda atrás"  
(NCLB) NACC de la OACI**

**ESTADO DE CUMPLIMIENTO POR CUBA DE LAS METAS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
ACORDADAS EN PUERTO ESPAÑA**

(Presentada por Cuba)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota Informativa muestra la situación actual de Cuba con respecto al estado de cumplimiento de las metas regionales de seguridad operacional acordadas en la Declaración de Puerto España.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Declaración de Puerto España</li><li>• Informe de la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), Puerto España, Trinidad y Tobago, 28 al 30 abril de 2014</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) celebrada en Puerto España, Trinidad y Tobago, en abril del 2014, acordó que los Estados/Territorios asignen recursos adecuados para apoyar la implementación y logros de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea, con la finalidad de cumplir los objetivos descritos en la Declaración de Puerto España.

## 2. Discusión.

2.1 El cumplimiento por los Estados/Territorios de estos objetivos permite apoyar el GASP aprobado por el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, en su papel de autoridad aeronáutica, realiza evaluaciones sistemáticas del estado de cumplimiento de cada meta aprobada en la Declaración de Puerto España; los resultados más recientemente obtenidos los comparte con los participantes en esta Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe por medio de esta nota informativa.

### 2.2 Metas Regionales de Seguridad Operacional

*Meta 1.1 Vigilancia de la Seguridad Operacional, expresada en el promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.1 Cuba tiene un 86,73% de implementación efectiva (EI). Fuente: On Line Framework (OLF) del USOAP de OACI

*Meta 1.2 Ningún Estado en la Región tendrá una Implementación Efectiva (EI) del Elemento Crítico 3 (Personal de AAC) ni el Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) del USOAP de la OACI por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.2 Cuba tiene un 96% de implementación efectiva (EI) en el Elemento Crítico 3 y 88% de implementación efectiva (EI) en el Elemento Crítico 4. Fuente: On Line Framework (OLF) del USOAP de OACI

*Meta 2 Accidentes, expresado en que utilizando como referencia el año 2010, se debe reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el 2020.*

2.2.3 Desde el año 2010 hasta la fecha Cuba ha tenido un solo accidente fatal de tipo pérdida de control en vuelo (LOC-I), como consecuencia de engelamiento. Fuente: Estadísticas del Consejo de Seguridad Operacional del IACC.

*Meta 3 Excursiones de Pista, expresado en reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.4 Desde el año 2007 hasta la fecha Cuba ha tenido dos (2) excursiones de pistas por aeronaves operadas bajo RAC 6. 121, ambas en el aeropuerto internacional José Martí. Fuente: Estadísticas del Consejo de Seguridad Operacional del IACC.

*Meta 4 Certificación de aeródromos, expresada en que el exista un 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.5 Cuba tiene en el Plan Regional 10 aeródromos y 5 certificados para un 50%. Siguiendo las recomendaciones de un team de asistencia técnica NACC, en el marco de NCLB, se ajustó el Programa de Certificación de IACC y se establecieron nuevos requisitos en la RAC 14 (número de asientos, peso máx. de despegue y volúmenes de operación anual) por lo que solo se consideran 7 aeródromos y de ellos 5 ya están certificados para un 71%, (no aplican para certificar los aeródromos de Cienfuegos, Cayo largo y Manzanillo por el bajo volumen de operaciones/año). ( Fuente: Actas del Consejo Aeronáutico del IACC y AIP/CUBA.)

*Meta 5 Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), expresado en que:*

*1. el 60% de los Estados habrán implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.6 Cuba llevó a cabo en diciembre del 2014 su análisis de brecha. El resultado del mismo nos ubicó en un Nivel L3, lo que representa que hemos evaluado todos los aspectos inherentes al SSP y cumplido el 51% de las acciones previstas para una implementación total.

2.2.7 Como aspectos significativos destacamos que en relación con los cuatro componentes del SSP, la implementación en nuestro Estado se comporta de la siguiente manera:

1. Política y objetivos estatales de la seguridad operacional 59% implementado
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional estatal 20% implementado
3. Aseguramiento de la seguridad operacional estatal 47% implementado
4. Promoción de la seguridad operacional estatal 50% implementado

*Fuente: Sitio iSTARS, herramienta SSP Análisis del faltante (GAP Analysis)*

2.2.8 Tomando como base el resultado del análisis de brecha, el IACC decidió aprobar en su reunión ordinaria de Consejo Aeronáutico del mes de enero del 2015, un plan de acciones que asegura la implementación del SSP en Cuba en su etapa inicial denominada “SSP Básico”, lo cual consideramos equivalente a la Etapa 1 expresada en la meta. Este plan se ha chequeado trimestralmente en el primer semestre y a partir de septiembre se chequeará de forma mensual.

2.2.9 El Nivel Aceptable de Desempeño de la Seguridad Operacional (ALoSP), establecido por el IACC, que se controla y mide trimestralmente, se muestra en el Anexo 1 a la presente Nota Informativa. El “Proyecto” de indicadores de desempeño de la seguridad operacional se muestra en el Anexo 2 a la presente Nota Informativa. Fuente: Actas del Consejo Aeronáutico del IACC.

*2. 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la etapa reactiva a más tardar en diciembre de 2016.*

2.2.10 Cuba tiene cuatro prestadores de servicios: Cubana de Aviación, Aerogaviota, la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeroportuarios (ECASA) y de reciente creación la Empresa Cubana de Navegación Aérea (ECNA). El 100% de ellos ha implementado la primera fase del SMS.

2.2.11 Todos los prestadores de servicios avanzan en estos momentos en la implementación de la segunda fase. Poseen su Manual del SMS aprobado por la Autoridad Aeronáutica, así como sus análisis de riesgos documentados y enfocados a las diversas facetas de las operaciones. Acorde a su gravedad, se investigan los incidentes por comisiones de los propios prestadores de servicios o por una comisión estatal presidida por un experto del IACC. La base legal para la investigación de accidentes existe, aunque es susceptible de ser perfeccionada; las comisiones estatales de investigación de accidentes e incidentes graves se designan a nivel ministerial. En la esfera de investigación de sucesos se posee experiencia y están identificadas las necesidades de capacitación.

2.2.12 En la implementación del SMS tenemos identificadas las siguientes carencias y debilidades más notorias:

- Aún no existe una comprensión adecuada de que el SMS no sustituye el papel de los responsables de la seguridad operacional, ni el conjunto de medidas, acciones y responsabilidades que respecto a ella tiene establecida la estructura operacional y sus cargos, sino que sencillamente (el SMS) gestiona de manera creadora, buscando y descubriendo las fallas, falsedades, errores encubiertos; y en consecuencia desarrolla vías novedosas para solucionar los problemas.
- Son insuficientes los reportes de carácter voluntario. No se logra involucrar un adecuado número de personal que realice este tipo de reportes. Aún menos entre los que no están involucrados directamente en las operaciones, es decir personal de tráfico, cargadores, etc. y
- Hay necesidad de entrenar mejor tanto al personal de operaciones como a los restantes actores relacionados con la seguridad operacional y de divulgar más y mejor las cuestiones relacionadas con la seguridad operacional.

### **3. Conclusiones**

3.1 La evaluación de la situación actual que presenta Cuba con respecto al cumplimiento de las metas regionales de seguridad operacional acordadas en Puerto España, demuestra avances en cuanto al nivel de implementación del SSP. Estos resultados derivan del esfuerzo que viene realizando el Estado cubano representado por el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, con los prestadores de servicios del sistema empresarial, para establecernos en el camino correcto hacia la implementación total del SMS y SSP.