



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/09 — NE/14
11/06/19

**Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación
aérea
6.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional**

ESTÁNDAR INTERNACIONAL PARA LA AVIACIÓN CORPORATIVA

(Presentada por Bermudas e International Business Aviation Council)

RESUMEN EJECUTIVO

Los estándares voluntarios de la industria o códigos de mejores prácticas demuestran la existencia de un compromiso con la seguridad y el profesionalismo, y pueden ser herramientas útiles para las autoridades reguladoras nacionales. El Estándar Internacional para la Aviación Corporativa y de Negocios (IS-BAO) del Consejo Internacional de Aviación Corporativa y de Negocios (IBAC) juega ambos papeles dentro del mundo del negocio global de Aviación Corporativa y de Negocios. Dentro de la región NACC, la Autoridad de Aviación Civil de las Bermudas (BCAA) es un ejemplo particularmente bueno del uso del IS-BAO como medio alternativo de cumplimiento (AMC). Este documento ofrece un panorama de la cooperación entre el IBAC y la BCAA sobre el particular y, reconociendo la disponibilidad limitada de recursos, es una invitación para los Estados a considerar el uso del IS-BAO como herramienta de evaluación de riesgos con el fin de apoyar la implementación de las obligaciones de vigilancia de seguridad de operaciones de aeronaves comerciales, y su incorporación como un AMC.

Acción:	Se invita a los participantes en la reunión a: (a) Tomar nota de la información precedente, y a (b) Invitar a los Estados a considerar el uso del IS-BAO, estándar voluntario de la industria, como herramienta de evaluación de riesgos en apoyo a las responsabilidades de vigilancia de seguridad respecto de las operaciones de aeronaves corporativas y de negocios, como medio alternativo de cumplimiento, considerando la creciente limitación de recursos
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• OACI Anexo 6 Parte II• OACI Anexo 19• Air Navigation (Overseas Territories) Order 2013 Parte 14• Overseas Territories Aviation Requirements Parte 125 Anexo A

1. Introducción

1.1 En su calidad de organización internacional sin fines de lucro representante de la Aviación Corporativa y de Negocios dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en 2002 el IBAC lanzó el IS-BAO con el objeto de promover la seguridad dentro de la comunidad de la aviación corporativa y de negocios ¹ mediante el uso de un estándar voluntario basado en los SARP de OACI que también incorpore las mejores prácticas de la industria. El concepto del sistema de gestión de seguridad (SMS) es aspecto total del Estándar.

1.2 En su calidad de estándar basado en desempeño, escalable, el IS-BAO se enfocó en la comunidad de aviación general internacional y cuenta actualmente con más de 700 explotadores registrados en seis continentes. Incluso los explotadores de aeronaves corporativas y de negocios han encontrado en él un medio útil para organizar sus operaciones, fomentar una cultura de seguridad entre sus empleados y operar sus flotillas. Aproximadamente una tercera parte de los explotadores registrados con el IS-BAO son explotadores chárter bajo demanda.

1.3 La BCAA cuenta con un registro de casi 100 aeronaves corporativas y de negocios en todo el mundo, operan bajo los Requerimientos de Aviación de Territorios Extranjeros (OTAR). Para cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de conformidad con la Convención de Chicago, y debido a lo limitado de los recursos, la BCAA ha evaluado el cumplimiento con el IS-BAO - estándar de la industria basado en los SARP de la OACI - como un medio alternativo de cumplimiento con los OTAR.

1.4 Aunque el IS-BAO es un estándar global voluntario de la industria, íntegramente propiedad de y administrado por el IBAC, la BCAA y el IBAC cooperan para que dicho estándar sea una herramienta de evaluación de riesgo para que la BCAA pueda llevar a cabo sus actividades de vigilancia.

2. Estándar Internacional para Operaciones de Aviación Corporativa y de Negocios (IS-BAO)

2.1 El IS-BAO se basa en los SARP de la OACI relevantes para las operaciones internacionales de aviación corporativa y de negocios, incluyendo, particularmente, el Anexo 6 Parte II (Operación de Aviación - Aviación General Internacional) y el Anexo 19 (Sistemas de Gestión de Seguridad). El Estándar cubre una variedad de requerimientos que los explotadores internacionales deben cumplir, entre otros, organización y personal, capacitación y competencia, operaciones de vuelo, operaciones en espacio aéreo internacional, equipo y mantenimiento de aeronaves, manual de operaciones de la empresa, plan de respuesta de emergencia, transporte de artículos peligrosos, y seguridad. El concepto SMS es la base del IS-BAO. El Estándar se basa en el desempeño y es escalable para uso en una diversidad de situaciones para explotadores, desde una aeronave hasta explotadores con flotillas grandes.

2.2 Un componente fundamental del Estándar es el requerimiento de que un explotador cuente con un sistema para asegurar el cumplimiento continuo con los requisitos de su Estado de Registro.

2.3 Considerando que el Estándar es una decisión voluntaria por parte del explotador. En caso de que el explotador decidiese expresar su acuerdo con el Estándar, deberá cumplir con una auditoría realizada por un tercero acreditado por la IBAC, seleccionado por el explotador. Las auditorías tienen

¹ La Aviación Corporativa y de Negocios está conformada por los explotadores de aviación general internacional que usan aeronaves para fines corporativos y de negocios (es decir, operadas por sus propietarios y por explotadores corporativos) y algunos explotadores considerados como empresas de transporte aéreo corporativo y de negocios internacionales (es decir, empresas chárter bajo demanda).

lugar cada dos a tres años, dependiendo de la madurez del SMS del explotador. Una auditoría no llevará a auditorías secuenciales.

2.4 El IBAC revisa cuidadosamente cada informe de auditoría antes de decidir el otorgamiento de registro al explotador. Un explotador deberá abordar cualquier acción de corrección al informe de auditoría antes de que el IBAC emita el registro.

3. Colaboración BCAA-IBAC

3.1 Con el objeto de cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de seguridad de conformidad con la Convención de Chicago, y debido a la limitación de recursos, la BCAA ha evaluado conformidad con el IS-BAO como medio alternativo de cumplimiento con los OTAR. La BCAA, por consiguiente, ha ofrecido a los explotadores en su registro la oportunidad de demostrar cumplimiento con los OTAR, vía inspección directa o conformidad con IS-BAO.

3.2 Un componente importante de la cooperación entre BCAA e IBAC es asegurar que los auditores acreditados por IS-BAO que trabajen con los explotadores que tengan aeronave registrada en las Bermudas estén informados de los OTAR para evaluar efectivamente que un explotador cuente con un sistema para asegurar cumplimiento continuo con los OTAR. Esto se logra a través de una Calificación Regulatoria Especial (SRQ) emitida a un auditor acreditado, con base en pasar con éxito una prueba sobre los OTAR. El material de la prueba fue preparado por la BCAA e IBAC lo administra como parte de un proceso para aprobar que un auditor realice una auditoría a algún explotador con una aeronave registrada en Bermudas.

3.3 Una vez que un auditor ha pasado esta evaluación, podrá realizar una auditoría de algún explotador con una aeronave registrada en Bermudas si el explotador decidiese demostrar cumplimiento con OTAR vía cumplimiento con IS-BAO.

3.4 Los auditores darán a IBAC notificación anticipada de auditorías planeadas. IBAC verifica si el auditor cuenta con la SRQ. De no ser así, el auditor deberá tomar la evaluación de SRQ y pasar con al menos un 80% de respuestas correctas.

3.5 La BCAA tiene derecho a observar la auditoría. La BCAA tiene el derecho de, con base en sus observaciones, solicitar la revocación de la SRQ del auditor.

3.6 El IBAC revisa el informe de auditoría, aclara preguntas pendientes, y hace observaciones sobre acciones correctivas. Después de que las acciones correctivas se hayan llevado a cabo de manera satisfactoria, el IBAC emitirá el registro IS-BAO.

3.7 Al mismo tiempo, el explotador estará obligado a presentar ante la BCAA una copia del informe final de auditoría. La BCAA hará una revisión detallada del informe y podrá pedir aclaraciones del explotador con respecto a preguntas que surgiesen del informe. Entonces, la BCAA emitirá un documento de autorización de Gobernador por un plazo de tres años citando el nombre del explotador y el registro de la aeronave a su cargo.

4. Conclusión

4.1 El IS-BAO cumple y se basa en los Estándares OACI relevantes y en las Prácticas Recomendadas para las operaciones de aviación corporativa y de negocios. Eso es voluntario, escalable y con base en el

desempeño; de igual forma, tiene en el centro el concepto SMS. Desde su lanzamiento en el 2002, IS-BAO ha crecido en todo el mundo hasta alcanzar un número superior a los 700 explotadores en seis continentes, un tercio de los cuales son explotadores comerciales.

4.2 Si bien se trata de un estándar voluntario de la industria, la BCAA ha encontrado en IS-BAO una herramienta útil de evaluación de riesgos para soportar las responsabilidades de vigilancia regulatoria de seguridad. Puesto que Bermudas está ubicada en la región occidental del Océano Atlántico, ha decidido que el uso de un estándar como el establecido por IBAC bajo el esquema de IS-BAO es un medio efectivo y eficiente para asegurar cabal cumplimiento con las SARPS relevantes de OACI.

4.3 Más allá de ser una iniciativa de cooperación efectiva entre la BCAA y el IBAC, otras autoridades encuentran la utilidad de IS-BAO para dar soporte a sus obligaciones de vigilancia de seguridad. México ha motivado el uso de IS-BAO de guía como posible medio alternativo de cumplimiento para la comunidad de aviación corporativa y de negocios, y el IBAC colabora en la actualidad con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) para el establecimiento del grado en que las operaciones en Europa pueden recibir crédito contra la autorización de la Parte-NCC con base en el cumplimiento con el IS-BAO.

5. Acción

5.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información precedente, y a
- b) invitar a los Estados a considerar el uso del IS-BAO, estándar voluntario de la industria, como herramienta de evaluación de riesgos en apoyo a las responsabilidades de vigilancia de seguridad respecto de las operaciones de aeronaves corporativas y de negocios, como medio alternativo de cumplimiento, considerando la creciente limitación de recursos.