

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-33/-NE/12
27/06/2014

**TRIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.3 del
Orden del Día:**

Meta B: Integración de prácticas de seguridad operacional.
**Tarea B3: Analizar acciones para tratar del elemento crítico de
Resoluciones de Recelos de Seguridad.**

(Nota de estudio presentada por Brasil – Punto Focal “Seguridad Operacional”)

Introducción

1. Como se recordará, en la Trigésima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/30), realizada en Lima, Perú, del 29 al 31 de enero de 2013, Brasil, en su calidad de punto focal de la macrotarea “Seguridad Operacional”, presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA-30/NE/15, en la que se señala una serie de informaciones sobre la meta B de su plan de trabajo – Integración de seguridad operacional de la aviación. Específicamente, se establecen las siguientes tareas dentro de la meta B:

- a) B1: Promover diálogos para la armonización de los reglamentos del SRVSOP y COCESNA (ACSA);
- b) B2: Presentar estrategia para la divulgación de informaciones de registro de aeronaves, certificados y licencias al personal aeronáutico;
- c) B3: Analizar acciones para tratar del elemento crítico de Resoluciones de Recelos de Seguridad (*Resolution of Safety Concern – RSC*);
- d) B4: Proponer una estrategia regional sobre la utilización de aeronaves pilotadas a distancia (RPA).

2. Según se detalló en dicha Nota de Estudio, la tarea B3 tiene el objetivo de analizar y proponer acciones para tratar del elemento crítico de seguridad de resoluciones de deficiencias identificadas que impactan negativamente la seguridad operacional (RSC). Por consiguiente, el objetivo de la presente nota de estudios es aclarar a los Estados acerca de los aspectos relacionados con dicho elemento crítico y, más ampliamente, con el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI.

El Programa USOAP de la OACI

3. Como es conocido, el Programa de Evaluación de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) fue oficialmente aprobado por la 32ª Sesión de la Asamblea de la OACI con el objetivo principal de servir de apoyo a la implementación de las SARPS por parte de los Estados. De modo a incluir las provisiones contenidas en los Anexos del Convenio de Chicago relacionadas con la seguridad, el Programa sufrió una expansión en 2010 y pasó a llamarse *USOAP Continuous Monitoring Approach* (CMA). Por medio de ello, todos los Estados sufran auditorías al menos una vez en un periodo de seis años y el análisis de las informaciones de la seguridad operacional pasa a ocurrir en una base continua.

4. El programa USOAP CMA se constituye básicamente de cuatro elementos:

- a) Colecta de información de seguridad;
- b) Determinación del perfil de riesgo de seguridad del Estado (*State safety risk profile*);
- c) Priorización y realización de las actividades del USOAP CMA;
- d) Actualización del *Lack of Effective Implementation* (LEI) e del status de las *Significant Safety Concerns* (SSCs).

5. En las auditorías del programa USOAP CSA, los Estados se constituyen en fuentes primarias de la información, la cual puede ser obtenida por medio de la cumplimentación del *State Aviation Activity Questionnaire* (SAAQ), de las *Compliance Checklists* (CCs) o de los *Protocol Questionnaires* (PQs).

6. Mientras el SAAQ se refiere a la colecta de informaciones más amplias de las actividades de los Estados, lo que incluye aspectos administrativos, técnicos, organizacionales, legislativos y regulatorios, las CCs contienen informaciones sobre provisiones específicas de los Anexos del Convenio de Chicago.

7. Los PQs, por su vez, son la principal herramienta para evaluar el nivel de implementación de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Consisten de ocho encuestas separadas por áreas de auditoría y son mantenidos en una plataforma online con miras a permitir su acompañamiento y actualización continua.

8. La determinación del perfil de riesgo de seguridad del Estado en diversos indicadores acentúan informaciones específicas de los Estados que necesitan ser priorizadas en las actividades del USOAP CMA. Entre los indicadores más importantes, se señalan las LEIs, la existencia de SSC por parte del Estado y el nivel de actividades de aviación relacionadas con cada área auditada. En caso de no haber mejorías en el perfil de riesgo de seguridad del Estado o que haya deterioración en la situación, la OACI podrá, por ejemplo, aumentar el monitoreo, proveer asistencia financiera o técnica al Estado o reevaluar y monitorear los proyectos de asistencia técnica existentes.

9. Así, las auditorías del USOAP CMA buscan no solo determinar el nivel de implementación de los protocolos y documentos que abarcan las actividades de vigilancia de los Estados, sino también evaluar la capacidad que los Estados tienen de implementar efectiva y consistentemente los elementos críticos en su sistema de vigilancia de la seguridad operacional. Estos elementos son, en su mayoría, analizados en las ocho áreas de auditoría del USOAP CMA, a saber:

legislación y reglamentos primarios de la aviación (LEG); organización de la aviación civil (ORG); licenciamiento e instrucción de personal (PEL); operaciones aeronáuticas (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos (AIG); servicios de navegación aérea (ANS); aeródromos y ayuda en tierra (AGA).

10. Previstos en el Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (DOC 9735), los elementos críticos se constituyen en herramientas para la implementación efectiva de los procedimientos y reglamentos internacionales relacionados con la seguridad operacional. Abarcan diversas actividades de la aviación civil, incluso:

- a. CE1: legislación primaria de la aviación civil;
- b. CE2: regulación de operaciones;
- c. CE3: sistema de estatal de la aviación y funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
- d. CE4: cualificación e instrucción de personal técnico;
- e. CE5: orientaciones, herramientas e provisión de información-crítica de seguridad;
- f. CE6: licenciamiento, certificación y autorización/aprobación de obligaciones;
- g. CE7: obligaciones de vigilancia;
- h. CE08: resoluciones de recelos de seguridad.

11. Por consiguiente, su nivel de cumplimiento es un fuerte indicio de las capacidades del Estado con relación a la seguridad operacional de la aviación en su territorio.

El elemento crítico 08 – resoluciones de recelos de seguridad

12. El elemento crítico 08 se relaciona con la implementación del proceso y de los procedimientos adoptados para resolver las deficiencias que tienen impacto en la seguridad operacional de la aviación. Por lo tanto, el cumplimiento de este elemento se muestra esencial dado que se relaciona con la capacidad y habilidad que los Estado tienen tanto de identificar y analizar estas deficiencias como de seguir efectivamente las recomendaciones apropiadas.

13. La resolución efectiva de recelos de seguridad depende, en gran medida, que la autoridad de aviación civil competente adopte las acciones apropiadas a fin de corregir las deficiencias identificadas, especialmente en lo que se refiere a cambios de reglamentos y legislación.

14. El indicador de implementación de los criterios varía del cero al cien, de modo que cuanto más cerca del cero, mejor es el nivel de cumplimiento del Estado. En la región latinoamericana, el indicador de implementación del criterio 08 es relativamente alto entre los países de la CLAC, con media de 33,74. Eso significa que el nivel de cumplimiento de este criterio aún puede ser mejorado, si bien que es mejor que la media mundial (países miembros del USOAP), que es de 48,69. Cuando comparado a los países de la ECAC (*European Civil Aviation Conference*),¹ el indicador no se diferencia mucho, ya que el de los países europeos es ligeramente menor: 32,11.

¹ Los países que constituyen la ECAC son Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Holanda, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Macedonia, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Reino Unido.

15. Aunque las medias regionales sean próximas, si se analizan los indicadores de los países que tienen una aviación civil más desarrollada, se percibe que países como Alemania (3,77), Francia (3,85), Reino Unido (5,88) y Suiza (5,88) tienen un índice de no cumplimiento mucho más bajo que otros países de la ECAC, como Georgia (91,11), Albania (71,11), Lituania (51,11) y Portugal (30,43). Es decir, en Europa la diferencia del indicador de implementación del elemento crítico 08 - o sea, el desvío - es mayor que en la región latinoamericana. En ECAC el desvío es de 21,93 mientras en CLAC es de 15,40.

16. Lo mismo ocurre en la región del NACC (*North American, Central American and Caribbean Regional Office*),² si bien que, en este caso, el indicador de la CLAC (33,74) es comparativamente mejor ante al 39,58 de los países del NACC. Sin embargo, cuando se observan los indicadores de los países con una aviación civil más robusta, si percibe que los indicadores de Estados Unidos (3,92) y del Canadá (7,69) es mejor que la media regional. Así, el desvío en el NACC es de 20,11.

17. En resumen, aunque la media de los indicadores de los países de la CLAC se aproxime de la media regional de la Europa y de la América del Norte, Central y Caribe, cuando se compara a los países con una aviación civil reconocidamente desarrollada, el nivel de cumplimiento del elemento crítico en Latinoamérica permanece bajo.

18. Por otro lado, si se comparan los desvíos en los indicadores de la CLAC, se observa que las diferencias entre los países no es tan expresiva. Eso significa que hay espacio para mejorar el índice de cumplimiento del elemento crítico 08 de la región como un todo, lo que puede ser ampliamente viabilizado por medio de acciones conjuntas y coordinadas entre los Estados.

Conclusiones

19. Teniendo en cuenta que el desvío en los indicadores de implementación del elemento crítico 08 es bajo en la región y que no existen SSCs emitidos por la OACI a ningún país de la CLAC, se concluye que un abordaje conjunto y coordinado entre los Estados miembros de la CLAC constituye una alternativa no solo viable sino también deseable a fin de que se disminuya el nivel de no cumplimiento de las RSCs en Latinoamérica. Para ello, es posible es necesario evaluar cuáles son las no conformidades comunes entre los países.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

20. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:

- (a) Analizar las informaciones presentadas e intercambiar puntos de vista;
- (b) Establecer un grupo de trabajo para evaluar las deficiencias comunes en el RSC y acordar acciones conjuntas entre los países para aumentar el nivel de seguridad en la región.

² Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, República Dominicana, Trinidad y Tobago.