

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A22-NE/11
10/11/16

XXII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Ibagué, Colombia, 14 al 17 de noviembre de 2016)

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Otros asuntos

- **Cultura de Seguridad-Evaluación de la Aplicación de Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil**

(Nota de estudio presentada por la TSA/USA)

Antecedentes

1. Se proporciona para consideración una nota de estudio presentada por el Administrador de la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) en el 39° Período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Esta nota promueve la realización de las autoevaluaciones relativas a la seguridad de la aviación y el análisis de causas subyacentes para determinar en qué medida los enfoques de aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPs) han de abordarse a nivel fundacional. Ello permitiría a los Estados afrontar de forma más eficaz nuevas amenazas y elevar el actual nivel de base de la seguridad de la aviación a escala mundial.

Análisis

2. En el 39° Período de sesiones de la OACI, el Administrador de la TSA presentó una nota de estudio identificada con número A39-WP/177, que figura en el **Adjunto**.

Medidas propuestas a la Asamblea

3. Se invita a la Asamblea a:

- a) Alentar a los Estados a promover los conceptos presentados en la Nota A39-WP/177; y,
- b) Pedir a los Estados que subrayen la importancia de realizar autoevaluaciones relativas a la seguridad de la aviación y el análisis de causas subyacentes, para determinar en qué medida los enfoques de aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPs) han de abordarse a nivel fundacional.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

**CULTURA DE SEGURIDAD – EVALUACIÓN DE LA APLICACIÓN
DE PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota de estudio presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

El 39º Período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la propuesta de elaboración del Plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP) brindan la posibilidad de definir de forma más clara el programa y el enfoque estratégico de la OACI en materia de seguridad con objeto de prestar asistencia a los Estados miembro para desalentar, detectar y desbaratar eficazmente actividades que constituyan una amenaza para la aviación civil. Los Estados miembro de la OACI tienen la responsabilidad de observar las normas de seguridad de la OACI, y a tal efecto, deben llevar a cabo evaluaciones constantes de sistemas para garantizar la aplicación eficaz de las medidas de seguridad pertinentes. La provisión a los Estados de las herramientas necesarias para evaluar internamente la aplicación de esas medidas en el marco de sus Programas nacionales de seguridad de la aviación civil (NCASP) y el fomento de mejoras revisten suma importancia para las prioridades de la OACI en materia de seguridad para el siguiente trienio. Además de basarse en los resultados de las auditorías relativas al Enfoque de observación continua - Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) de la OACI, y de otras evaluaciones realizadas en el marco de relaciones industriales bilaterales, los Estados deberían ampliar sus conocimientos y reforzar su capacidad en lo concerniente a la realización de autoevaluaciones y la utilización de información con objeto de hacer frente a deficiencias y vulnerabilidades sistémicas. Ello permitiría a los Estados afrontar de forma más eficaz nuevas amenazas y elevar el actual nivel de base de la seguridad de la aviación a escala mundial.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a. pedir a los Estados que adopten medidas adicionales, de ser necesario, para cumplir y aplicar de forma adecuada las Normas y métodos recomendados (SARP) del Anexo 17 – *Seguridad*;
- b. encargar a la Secretaría que subraye la importancia de realizar autoevaluaciones relativas a la seguridad de la aviación en el marco de planes estratégicos, en particular el GASeP;
- c. encargar a la Secretaría que asigne los recursos adecuados para la mejora de los textos de orientación existentes y el desarrollo de herramientas de instrucción para la realización de autoevaluaciones relativas a la seguridad de la aviación;
- d. encargar al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que examine en qué medida pueden perfeccionarse o tenerse en cuenta las herramientas y los documentación de apoyo para proporcionar a los Estados orientaciones y apoyo adecuados en relación con las autoevaluaciones;
- e. alentar a los Estados a promover una cultura de seguridad de la aviación mediante la participación de los organismos y las partes interesadas del Estado pertinentes en el desarrollo, la aplicación y el sostenimiento de los NCASP;
- f. pedir a los Estados que compartan prácticas idóneas sobre autoevaluaciones con objeto de sentar las bases del trabajo futuro en la OACI y tomar nota de la experiencia y las medidas que figuran en el párrafo 2.4 para definir esas prácticas idóneas y aplicarlas a trabajos futuros; y
- g. encargar a la Secretaría que siga perfeccionando el proceso del USAP-CMA mediante prácticas idóneas y conclusiones extraídas de los programas de auditoría sobre seguridad de la aviación de los Estados miembro.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio guarda relación con el Objetivo estratégico C – <i>Seguridad y facilitación</i> . |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Esta nota estudio no tiene repercusiones financieras de consideración. |
| <i>Referencias:</i> | Ninguna |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil debe afrontar amenazas que evolucionan constantemente, cada vez más descentralizadas y complejas. El sistema de aviación a escala mundial ha sido objeto de ataques de terroristas o inspirados en el terrorismo, y a tal efecto, cada vez más grupos y personas demuestran intención y capacidad. En virtud del Anexo 17 – *Seguridad*, y los elementos sobre seguridad del Anexo 9 – *Facilitación*, la OACI ha establecido SARP sobre seguridad de la aviación a escala mundial. La evaluación, actualización y mejora constantes de esos SARP constituyen medidas esenciales que contribuyen a elevar el nivel de base de la seguridad a escala mundial. No obstante, la eficiencia de dichos SARP depende de su adecuada aplicación a nivel operacional, y el aumento de los requisitos en materia de políticas no repercutirá en la seguridad a menos que se aborde su aplicación.

1.2 Los Estados miembro tienen la responsabilidad de observar dicho nivel de base y de aplicar adecuadamente las medidas de seguridad que permitan cumplir el objetivo de los SARP. Su aplicación ha de evaluarse determinando constantemente la eficacia de las medidas adoptadas por los Estados. Con objeto de asegurar el entorno más seguro posible para el público que viaja y las tripulaciones de aeronaves, entre otro tipo de personal de la aviación, los Estados deben mantener de forma sostenible y coherente la autonomía de sus sistemas de seguridad sin perjuicio de la interconexión de los mismos.

2. DEBATE

2.1 En virtud de lo estipulado en el Capítulo 3.4 del Anexo 17– *Seguridad*, los Estados deben poner en marcha un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP) para garantizar la aplicación de las medidas de seguridad adecuadas. Los Estados deben garantizar asimismo la revisión periódica de las medidas y los procesos de seguridad con arreglo a un régimen de cumplimiento. Dicho régimen puede incluir la realización de inspecciones, pruebas, u otros tipos de actividades de vigilancia. En el Capítulo 7 del Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973) se describe con más detalle la forma en la que los Estados pueden establecer un NCASQCP. Entre los temas abarcados cabe destacar su estructura, supervisión, tipos de actividades de vigilancia, alcance y medidas correctivas. La reciente labor del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI, a través de su Grupo de trabajo sobre textos de orientación, permitió poner a disposición de los Estados diversos textos de referencia sobre realización de pruebas, manifiestas o no, en el marco del NCASQCP.

2.2 En virtud del Anexo 17 – *Seguridad*, se encarga a los Estados que se cercioren de que las personas que aplican medidas de seguridad posean las competencias adecuadas para la realización de las tareas de seguridad encomendadas en su trabajo. El Documento 8973 contiene una visión general de las actividades de instrucción y varias secciones sobre cultura de seguridad, y aborda la manera en la que los Estados pueden contribuir a inculcar dicha cultura en los sistemas de aviación. Ello reviste gran importancia para los sistemas de seguridad de la aviación y constituye un aspecto primordial del NCASP de un Estado. Un elemento fundamental de la cultura de seguridad que deben promover los Estados es la mejora constante de esos sistemas mediante la evaluación ininterrumpida de la aplicación de medidas de seguridad.

2.3 Los problemas asociados al incumplimiento de los requisitos de la OACI y que provocan vulnerabilidades en los sistemas de seguridad de la aviación pueden ser de carácter sistémico. Las medidas cuya aplicación se considera inadecuada no siempre se subsanan mediante sencillos ajustes, actividades de instrucción sobre el terreno u otras medidas correctivas oportunas. En ocasiones es necesario examinar de forma pormenorizada los datos y resultados de cumplimiento y analizar las causas subyacentes para determinar de forma más eficaz el motivo de las deficiencias constatadas y elaborar un plan adecuado que permita subsanar las vulnerabilidades del sistema. El análisis de la información obtenida mediante actividades de cumplimiento permite a un Estado identificar problemas subyacentes que no pueden determinarse fácilmente mediante la realización de una inspección, una prueba, u otros métodos de vigilancia. Por otro lado, la identificación de tendencias en los datos sobre vulnerabilidades facilita la determinación de las causas subyacentes. Si bien la adopción de medidas correctivas inmediatas es necesaria, el análisis más amplio de los datos permite a un Estado, un organismo de reglamentación o un explotador determinar métodos más eficaces y eficientes para hacer frente a deficiencias y subsanar problemas sistémicos.

2.4 En Estados Unidos, la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) ha promovido la utilización del análisis de causas subyacentes para determinar en qué medida los enfoques de aplicación han de abordarse a nivel fundacional. Mediante marcos analíticos comúnmente aceptados y específicos para el entorno de seguridad de la aviación, la TSA ha logrado identificar elementos críticos del sistema de seguridad de Estados Unidos en pro de un enfoque estratégico. Dicho enfoque requiere la identificación de vulnerabilidades. El análisis de las causas subyacentes comprende asimismo la identificación de las posibles causas de esas vulnerabilidades. La organización de reuniones creativas para determinar los casos posibles y la realización de análisis pormenorizados sobre esos casos, así como el planteamiento de problemas, permiten identificar factores que no se ponen de manifiesto inmediatamente. También pueden determinarse soluciones de mayor repercusión para mejorar la performance del sistema. En el marco de este enfoque de colaboración, la TSA desea presentar sus conclusiones más significativas en los foros de la OACI pertinentes y alienta a otros Estados que lleven a cabo prácticas similares a que hagan lo propio.

2.5 Estados Unidos se comprometió con la OACI, por conducto del Administrador de la TSA, en el 207º período de sesiones del Consejo de la OACI celebrado en febrero de 2016, a compartir información sobre la experiencia de dicho país en esta esfera. Se informó al Consejo de que los elementos en los que ha hecho hincapié la TSA sobre la base del análisis de varios sistemas comprenden el liderazgo, la tecnología, el rendimiento del personal, las influencias ambientales, los procedimientos operativos y el diseño de sistemas. Si bien esos elementos son aplicables al sistema de aviación a escala mundial, los Estados pueden utilizar estas técnicas analíticas para determinar esferas fundacionales específicas de interés para sus propios sistemas de seguridad. El objetivo principal de esas actividades es determinar los elementos fundacionales del sistema de seguridad de un Estado a fin de examinar el sistema y sus medidas y velar por la idoneidad de su diseño, dotación de recursos e implantación con objeto de cumplir la misión de protección de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La adopción de medidas de cumplimiento adecuadas y la implantación de un sólido NCASQCP son esenciales para que un Estado pueda aplicar adecuadamente los SARP sobre seguridad que figuran en el Anexo 17 – *Seguridad* y el Anexo 9 – *Facilitación*. Las actividades de implantación son fundamentales para elevar el nivel de base de la seguridad de la aviación a escala mundial. La elaboración y adición de nuevos SARP no será eficaz si no se observa la aplicación de los actuales requisitos. En consecuencia, una de las prioridades en materia de seguridad para el próximo trienio debería ser el perfeccionamiento de las herramientas de las que disponen los Estados como punto de partida para aplicar los SARP y evaluar los sistemas de seguridad.

3.2 Dichos instrumentos pueden incluir información y prácticas idóneas sobre la manera de mejorar las autoevaluaciones relativas a los NCASQCP en el marco del NCASP. El análisis de las causas subyacentes sobre datos de cumplimiento puede denotar problemas de aplicación sistémicos que requieren atención a nivel fundacional. Si bien las herramientas de la OACI proporcionan actualmente información y visiones generales de calidad en relación con el modo de establecer un NCASQCP, los Estados pueden beneficiarse de información y asistencia adicionales y de la compartición de prácticas idóneas sobre la forma de llevar a cabo un análisis más exhaustivo de las actividades de cumplimiento y fortalecer sus sistemas de seguridad.

- FIN -