

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/88-NI/01
03/08/16

LXXXVIII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(La Habana, Cuba, 17 y 18 de agosto de 2016)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

- *Estado de Cumplimiento por Cuba de las Metas Regionales de Seguridad Operacional y Navegación Aérea*

(Nota informativa presentada por Cuba)

Antecedentes

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 logro de los objetivos de seguridad operacional y navegación aérea, con la finalidad de cumplir los objetivos descritos en la Declaración de Puerto España.

Desarrollo

Discusión

2. 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, como 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 por medio de esta nota informativa.

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

3. 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

4. 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

5. Cuba desde el año 2011 hasta la fecha no ha tenido accidentes. . 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

6. El promedio de excursiones de pista en el área panamericana en el período referido es de 8, lo que implica que reducirla en un 20% correspondería a disminuir aproximadamente en 2. Desde el año 2007 hasta la fecha los operadores cubanos han tenido una (1) excursión de pistas, por aeronaves operadas bajo RAC 6. 121, en el aeropuerto internacional José Martí, sin consecuencias indeseables para las personas y la aeronave. Fuente: Estadísticas del Consejo de Seguridad Operacional del IACC; Annual Safety Report, Fifth edition RASG-PA 2015

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

7. Cuba tiene:

- siete (7) **aeródromos internacionales oficialmente declarados** en el plan regional de navegación aérea, de ellos cinco (5) están certificados, para un **65%**, y
- diez (10) **aeródromos para uso de operaciones internacionales publicados en la AIP/Cuba**, de ellos cinco (5) están certificados, para un **50%**.

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:

8. **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.**

9. 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 su implementación total.**

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

- a) Política y objetivos estatales de la seguridad operacional **59%** implementado

- | | |
|--|------------------|
| b) Gestión de riesgos de seguridad operacional estatal | 20% implementado |
| c) Aseguramiento de la seguridad operacional estatal | 47% implementado |
| d) Promoción de la seguridad operacional estatal | 50% implementado |

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

11. 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 desde septiembre se chequea de forma mensual.

12. 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.

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

13. **Cuba tiene tres grandes prestadores de servicios:** Cubana de Aviación, Aerogaviota y la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA). **El 100% de ellos ha implementado la primera fase del SMS**, destacándose que en el caso de ECASA el SMS se subdivide a su vez en sus dos grandes unidades básicas: los Servicios de Navegación Aérea y los Servicios Aeroportuarios.

14. 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 y se perfecciona; así como 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.

15. Se continúa consolidando y desarrollando la primera etapa de implementación del SMS.

Metas Regionales de Navegación Aérea

Meta 1: Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)

80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016

16. El 100% de las RWY cumplido desde el año 2015. Fuente AIP República de Cuba

Meta 2: Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)

100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018

17. En 2015 Cuba recibió un team de implementación RLA/09/801 ATFM, se confeccionó un plan de acción sobre el cual se trabaja para tener en septiembre 2016 un manual ATFM y para el primer trimestre 2017 un sector ATFM en el ACC Habana. Se adoptó un grupo de acciones de afluencia en coordinación con el ACC Miami y el centro de comando de la FAA.

Meta 3: Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)

100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta - Fase 1 de los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016

18. La fase 1 fue cumplida completamente.

19. Obstáculos sobre el terreno medidos en 2014 el 100% MUVR y MUHA está al 80 % debe concluir en 2016.

20. Al 100% el completamiento de la información alfanumérica de la AIP en la base de datos con el modelo AIXM v.5.1. El completamiento de la información de cartas aeronáuticas en la AIP, pendiente a la adquisición del módulo IAS Charting.

Meta 4: Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra

50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016

21. Implementado AIDC con tres ACC vecinos: Miami, Mérida y Cenamer.

Conclusiones

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

23. Resta pocos meses para diciembre de 2016. Controlar y medir el cumplimiento de las metas regionales, así como nuestro Nivel Aceptable de Desempeño de la Seguridad Operacional (ALoSP), los actuales indicadores de desempeño así como los proyectados, ha sido de gran utilidad para la Aeronáutica Civil, pues nos ha permitido diagnosticar debilidades y fortalezas y consecuentemente trazarnos una estrategia en correspondencia con las exigencias actuales y futuras de la OACI, lo que posibilita nuestra integración progresiva y exitosa al escenario regional y global descrito y aprobado en el GASP que refrendó el 38 período de sesiones de la Asamblea de la OACI, todo lo cual se evaluará en el periodo 39, a celebrarse el presente año 2016.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

24. Se invita al Comité Ejecutivo de la CLAC a tomar nota de las mejores prácticas expuestas en esta Nota Informativa.