

**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA
DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
Enfoque de observación continua**

**INFORME FINAL
DE LA MISIÓN DE VALIDACIÓN
COORDINADA DE LA OACI
EN LA REPÚBLICA ARGENTINA**

(13 - 17 de febrero de 2023)



Organización de Aviación Civil Internacional

ÍNDICE

	Página
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Composición del equipo de la ICVM.....	1
1.3 Reconocimientos	2
2. OBJETIVOS Y ACTIVIDADES DE UNA ICVM	2
3. RESULTADOS DE LA ICVM	3
3.1 Resumen	3
3.2 Análisis de los resultados de la ICVM	3
4. VISITAS A LA INDUSTRIA Y PROVEEDORES DE SERVICIOS	4
5. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO	4

APÉNDICES

1 — Resumen

2 — Análisis de los resultados por subáreas de los Elementos críticos 1 a 4

3 — Análisis de los resultados por área validada



PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Enfoque de Observación Continua

Informe final de la Misión de validación coordinada de la OACI en la República Argentina

(13 - 17 de febrero de 2023)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

1.1.1 Como resultado de la ejecución exitosa del enfoque sistémico global (CSA) del Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), el 37° período de sesiones de la Asamblea (28 de septiembre – 8 de octubre de 2010) adoptó la Resolución A37-5, formalizando la evolución del USOAP a un enfoque de observación continua (CMA). El 40° período de sesiones de la Asamblea en 2019 adoptó la Resolución A40-13, que sustituyó a la Resolución A37-5. Entre las actividades comprendidas en el marco del CMA se encuentra la Misión de validación coordinada de la OACI (ICVM).

1.1.2 El 19 de enero de 2012, la República Argentina, de aquí en adelante la Argentina, firmó un Memorando de acuerdo (MOU) con la OACI relativo al CMA del USOAP. Conforme a lo dispuesto en el MOU, la Argentina convino en que se llevara a cabo una auditoría en el marco del CMA del USOAP del 22 de junio al 4 de julio de 2022 y del 2 al 10 de agosto de 2022. Posteriormente, la Argentina convino en la realización de una ICVM, del 13 al 17 de febrero de 2023, durante la cual el equipo de la OACI evaluó nuevos progresos realizados por el Estado para resolver sus constataciones del USOAP.

1.1.3 La misión se llevó a cabo de conformidad con las directrices y principios establecidos en el *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735) de la OACI y la serie de normas de gestión de la calidad ISO 9001.

1.2 Composición del equipo de la ICVM

1.2.1 El equipo de la ICVM estuvo integrado por:

- a) Sr. Frederic Prillieux, jefe de equipo, operaciones de aeronaves (OPS);
- b) Sr. Marcelo Orellana, miembro de equipo, aeronavegabilidad (AIR).

1.2.2 El alcance de la ICVM **no incluyó** las áreas de legislación aeronáutica básica y reglamentos de explotación específicos (LEG), organización de aviación civil (ORG), otorgamiento de licencias al personal e instrucción (PEL), investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG), servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos y ayudas terrestres (AGA).

1.3 Reconocimientos

1.3.1 La OACI expresa su sincero reconocimiento por la asistencia prestada al equipo de la ICVM durante la preparación y realización de la misión. El profesionalismo y el entusiasmo de todo el personal que interactuó con el equipo de la ICVM contribuyeron en gran medida al éxito de la misión.

2. OBJETIVOS Y ACTIVIDADES DE UNA ICVM

2.1 El objetivo de una ICVM es evaluar y validar la situación de los planes de medidas correctivas o medidas de mitigación adoptadas por un Estado para abordar constataciones previamente identificadas, incluyendo las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC). Las ICVM también proporcionan al Estado orientación *in situ* para resolver las deficiencias restantes.

2.2 El alcance de cada ICVM se basa en las consideraciones siguientes:

- a) el nivel del progreso alcanzado por el Estado en resolver deficiencias previamente identificadas;
- b) todo cambio significativo en cualquiera de las áreas de auditoría dentro del sistema de aviación civil del Estado;
- c) el perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado; y
- d) si se necesita o se ha solicitado una actividad *in situ*.

2.3 Mediante el proceso de la ICVM se examina y actualiza la situación de las preguntas del protocolo (PQ) que fueron consideradas inicialmente “no satisfactorias” como resultado de los progresos logrados por el Estado en la resolución de las constataciones identificadas y en la aplicación de sus planes de medidas correctivas (CAP). La información recogida y documentada a través de las ICVM se valida en la Sede de la OACI y la situación de la implementación efectiva (EI) global del Estado se actualiza en consecuencia.

2.4 Las medidas adoptadas por el Estado para resolver cualquier SSC, si corresponde, se envían a la Sede de la OACI para la adopción de medidas posteriores.

3. RESULTADOS DE LA ICVM

3.1 Resumen

3.1.1 La auditoría del sistema de aviación civil de la Argentina realizada en 2022 en el marco del CMA del USOAP generó una EI global del 60,47%. Tras esta auditoría, se identificó una SSC, a saber, SSC/OPS-01/08-2022/ARG, relativa al proceso de certificación para la expedición de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) en la Argentina, que fue notificada a la Argentina en agosto de 2022.

3.1.2 En la ICVM que se llevó a cabo en la Argentina del 13 al 17 de febrero de 2023 el equipo de la ICVM examinó el progreso logrado en el ámbito de 26 PQ en las áreas de OPS y AIR. A raíz de este examen, la situación de 5 PQ se cambió a satisfactoria y la de 21 PQ permaneció como no satisfactoria, lo que dio lugar a una EI global del 61,21%.

Nota.— Los valores de las EI pueden haber variado debido a la introducción de la edición más reciente de las PQ.

3.1.2.1 Puesto que el alcance de la ICVM no abordó las áreas de LEG, ORG, PEL, AIG, ANS y AGA, la EI global actualizada de 61,21% se ha calculado sobre la base de los resultados más recientes del USOAP registrados respecto a estas seis áreas.

3.1.3 Basándose en la evaluación realizada por esta ICVM y las pruebas que ha presentado la Argentina, el Comité de validación de SSC de la OACI ha concluido que la SSC/OPS-01/08-2022/ARG se ha resuelto satisfactoriamente y la SSC se ha levantado con fecha 29 de marzo de 2023 (véase el boletín electrónico 2023/13).

3.1.4 Los CE con las EI **más bajas** después de la ICVM son:

- a) CE-7, *Obligaciones de vigilancia*, con un 40,20%;
- b) CE-4, *Personal técnico cualificado*; con un 46,51%; y
- c) CE-6, *Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones*, con un 51,79%.

3.1.5 En el Cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado (SAAQ) puede encontrarse información sobre el sistema y actividades de aviación civil en las áreas LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG, ANS y AGA de la Argentina, que actualiza periódicamente la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) mediante el marco en línea del CMA del USOAP.

3.1.6 En el Apéndice 1 de este informe figuran los análisis de la EI según los ocho CE del sistema de vigilancia de la seguridad operacional en la Argentina (Figura 1) así como por área (Figura 2). Asimismo, agrupadas por prioridades altas, se encuentran las recomendaciones para que el Estado resuelva las deficiencias detectadas.

3.2 Análisis de los resultados de la ICVM

3.2.1 En el Apéndice 2 de este informe se proporciona un desglose de los resultados de la ICVM relacionados con las subáreas de los CE 1 a 4.

3.2.2 En el Apéndice 3 de este informe se proporciona un desglose por agrupaciones de subáreas respecto a OPS y AIR.

3.2.3 Los usuarios registrados tienen acceso a la situación de las PQ relacionadas con las áreas OPS y AIR sobre la base de la ICVM en la Argentina por medio del marco en línea del CMA del USOAP: <https://www.icao.int/usoap>.

4. VISITAS A LA INDUSTRIA Y PROVEEDORES DE SERVICIOS

4.1 Acompañados por miembros del personal del sistema de aviación civil del Estado, los equipos de las ICVM visitan los proveedores de servicios aeronáuticos, los departamentos de operaciones y mantenimiento de los explotadores y organismos de mantenimiento, los fabricantes de productos y equipos aeronáuticos, los institutos de instrucción aeronáutica, etc. El objetivo de las visitas es validar la capacidad del Estado para supervisar las actividades de estos proveedores de servicios, líneas aéreas y organizaciones.

4.2 En el caso de la Argentina, el equipo de la ICVM visitó Aerolíneas Argentinas (OPS y AIR).

5. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

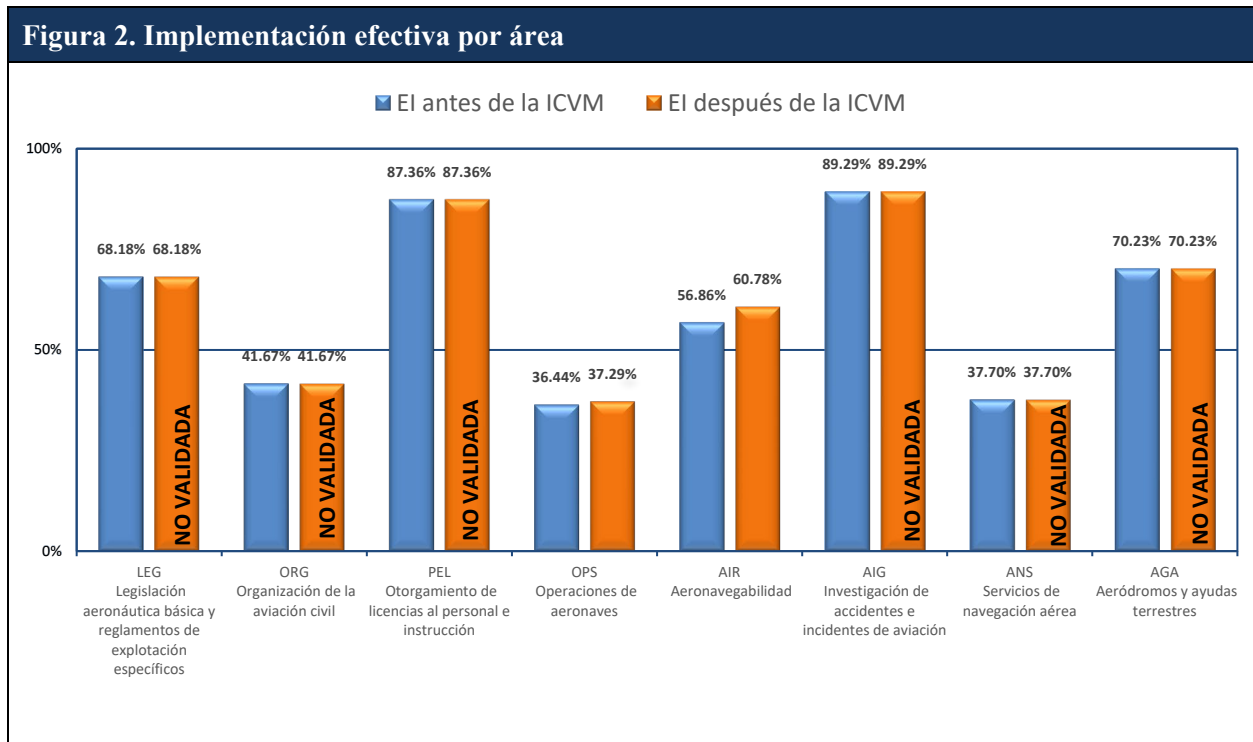
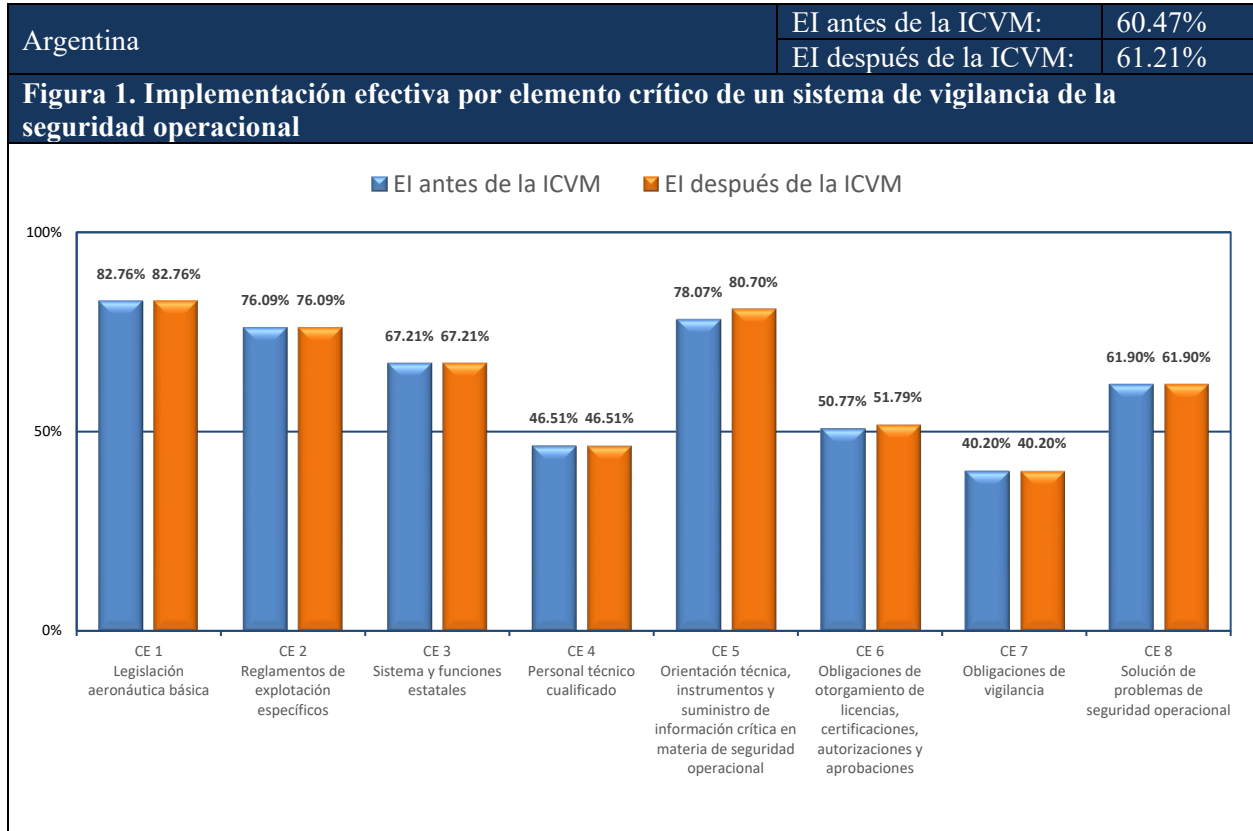
5.1 De acuerdo con el MOU celebrado entre la Argentina y la OACI, la Argentina presentó a la OACI sus comentarios sobre el proyecto de informe con fecha 3 de mayo de 2023. La Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y la navegación aérea (OAS) ha examinado los comentarios y los ha tomado en consideración al elaborar este informe.

5.2 Con arreglo al MOU, el Estado se compromete a presentar sus CAP actualizados directamente en el marco en línea (<https://www.icao.int/usoap>) dentro de los 45 días después de haber recibido el informe final.

5.3 En los CAP deberían figurar las medidas específicas y las fechas de ejecución previstas, así como la oficina responsable de tomar medidas para subsanar las deficiencias indicadas en las constataciones. En el documento “[Orientación para los Estados sobre la elaboración de los planes de medidas correctivas \(CAP\)](#)”, que puede encontrarse en la biblioteca del CMA (*CMA Library*) del marco en línea, figura orientación adicional sobre cómo elaborar CAP eficaces.

5.4 La OACI presentará a la Argentina sus comentarios con respecto a la aceptabilidad de los CAP actualizados propuestos. Si las medidas correctivas propuestas no resolvieran plenamente las constataciones conexas, se notificará al Estado en consecuencia.

Apéndice 1 — Resumen



Análisis

Teniendo en cuenta los resultados globales representados en las Figuras 1 y 2, a continuación se ofrece información para asistir al Estado a priorizar sus medidas correctivas.

Prioridades altas:

OPS:

- 1) Detallar con mayor precisión los procedimientos y listas de verificación requeridos por los inspectores de operaciones en los procesos de certificación de operadores aéreos. Adicionalmente, incluir en las listas de verificación la coordinación con la Dirección de aeronavegabilidad de ANAC, cuando sea necesario.
- 2) Completar la implementación y documentación de todos los procesos de certificación de operadores aéreos en coordinación con la Dirección de aeronavegabilidad de ANAC, cuando sea necesario.

AIR:

Inspección de la aeronavegabilidad:

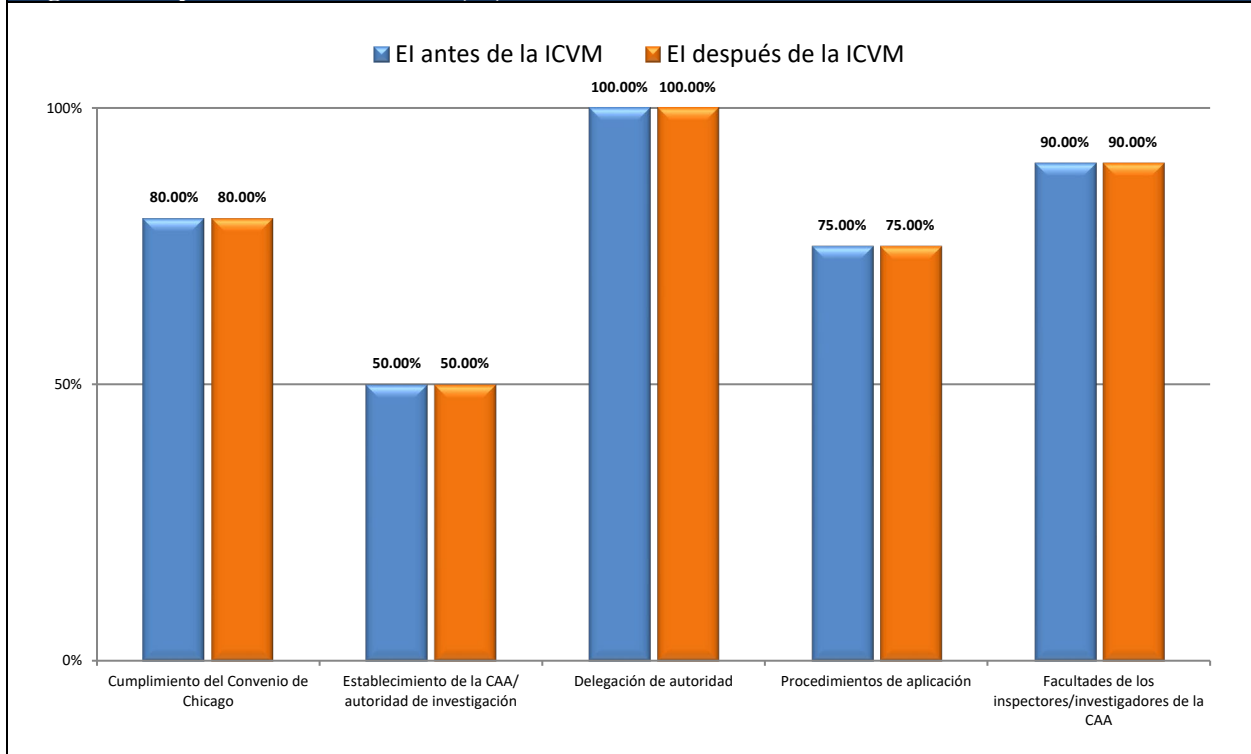
- 1) Actualizar los reglamentos específicos de aeronavegabilidad, las guías técnicas y las listas de verificación de conformidad con las últimas disposiciones de la OACI. Entrenar al personal de aeronavegabilidad en dicha documentación actualizada.
- 2) Realizar la verificación correspondiente de los operadores aéreos utilizando la documentación actualizada mencionada en 1) cuando los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) lleguen a su fecha de caducidad.

Apéndice 2 — Análisis de los resultados por subáreas de los Elementos críticos 1 a 4

CE-1 Legislación aeronáutica básica	EI antes de la ICVM:	82.76%
	EI después de la ICVM:	82.76%

Promulgación de una legislación sobre aviación completa y efectiva, acorde con el tamaño y la complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y coherente respecto a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que permita al Estado ejercer su vigilancia y gestión de la seguridad operacional de la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.

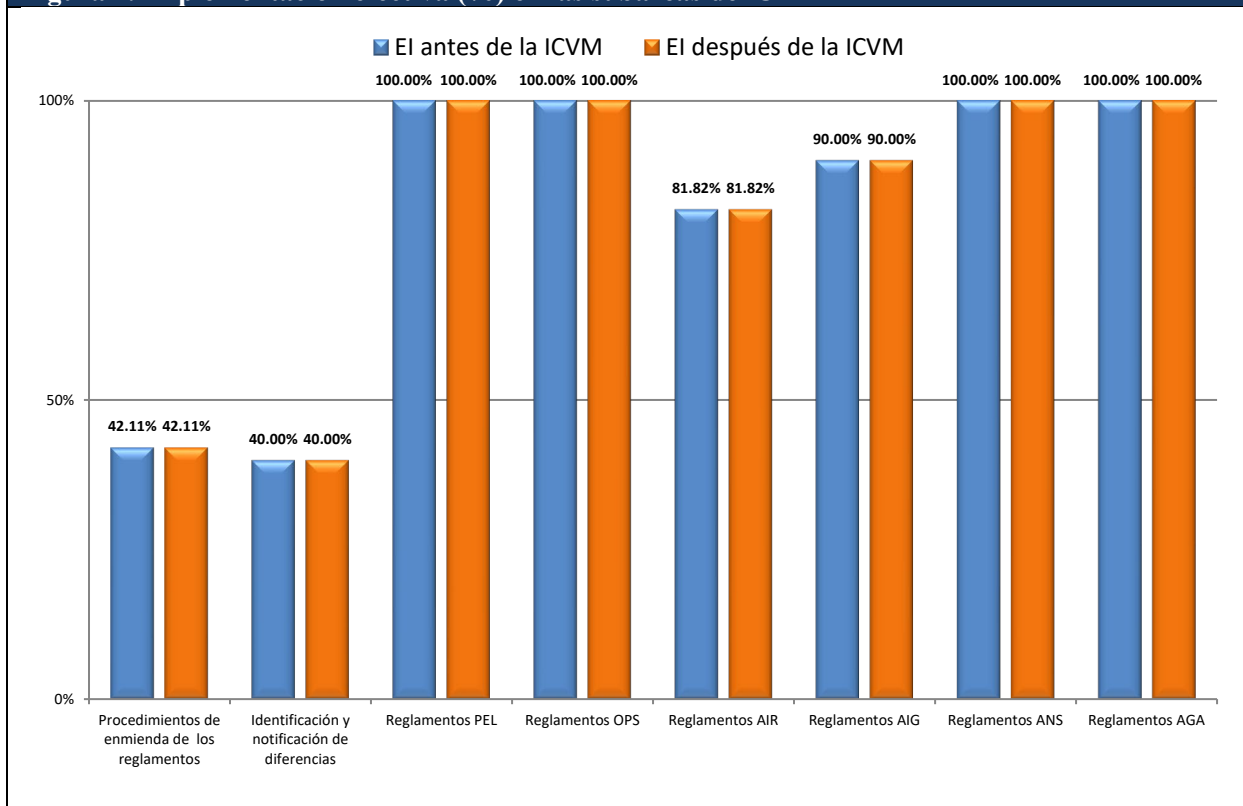
Figura 3. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-1



CE-2 Reglamentos de explotación específicos	El antes de la ICVM:	76.09%
	El después de la ICVM:	76.09%

Los Estados promulgarán reglamentos que cubran, como mínimo, los requisitos nacionales dimanantes de la legislación aeronáutica básica, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

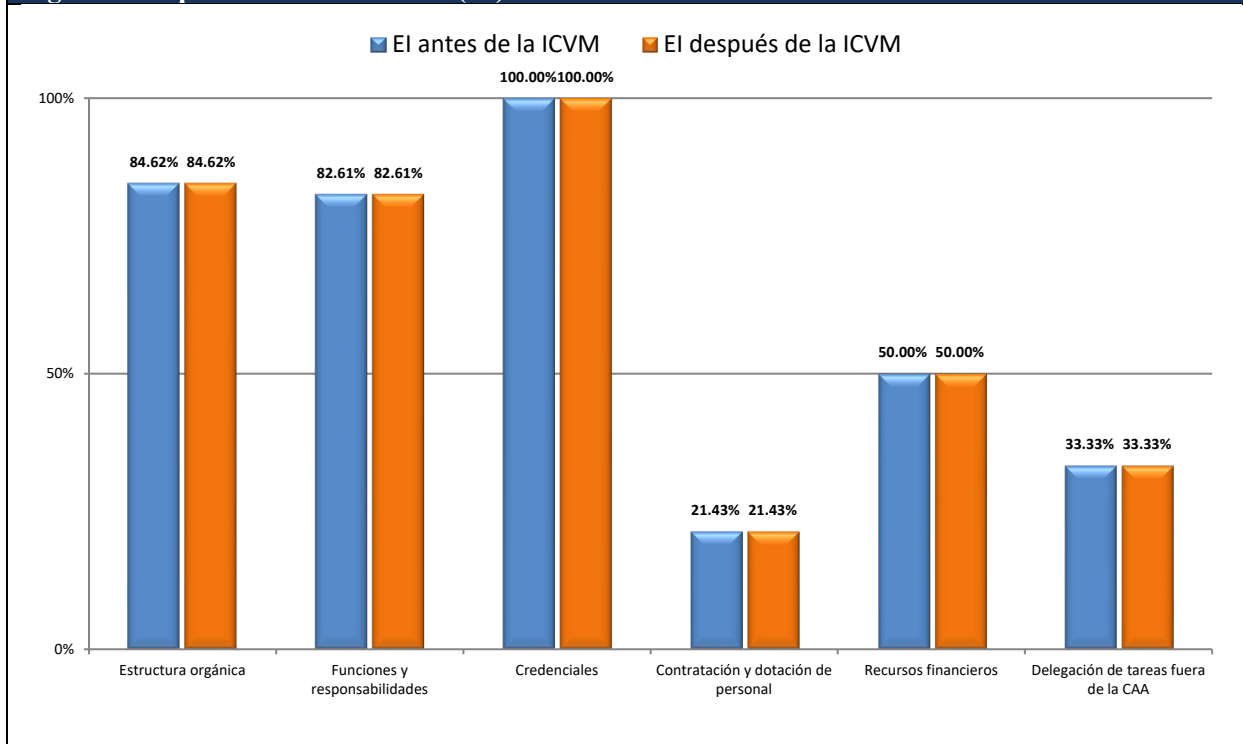
Figura 4. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-2



CE-3 Sistema y funciones estatales	El antes de la ICVM:	67.21%
	El después de la ICVM:	67.21%

Establecimiento de autoridades u organismos gubernamentales competentes, según corresponda, que cuenten con el apoyo de personal suficiente y cualificado y con recursos financieros adecuados para la gestión de la seguridad operacional. Las autoridades u organismos estatales desempeñarán funciones y objetivos de seguridad operacional claramente establecidos para cumplir su responsabilidad de gestión de la seguridad operacional.

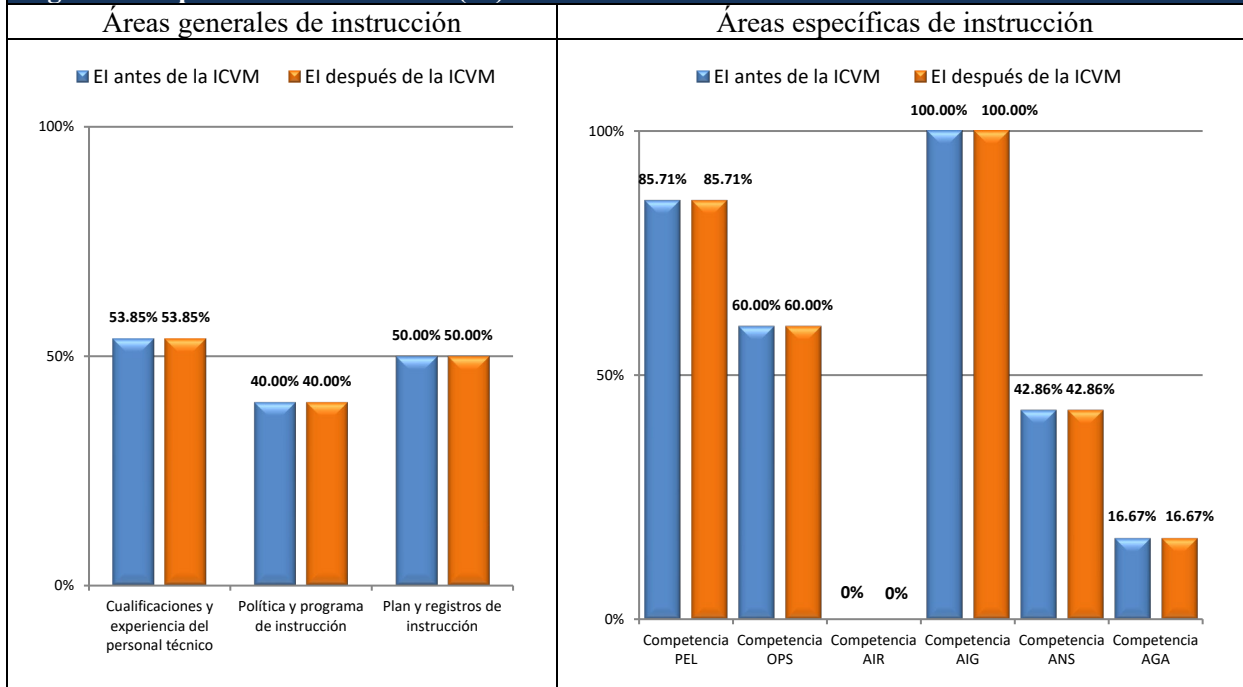
Figura 5. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-3



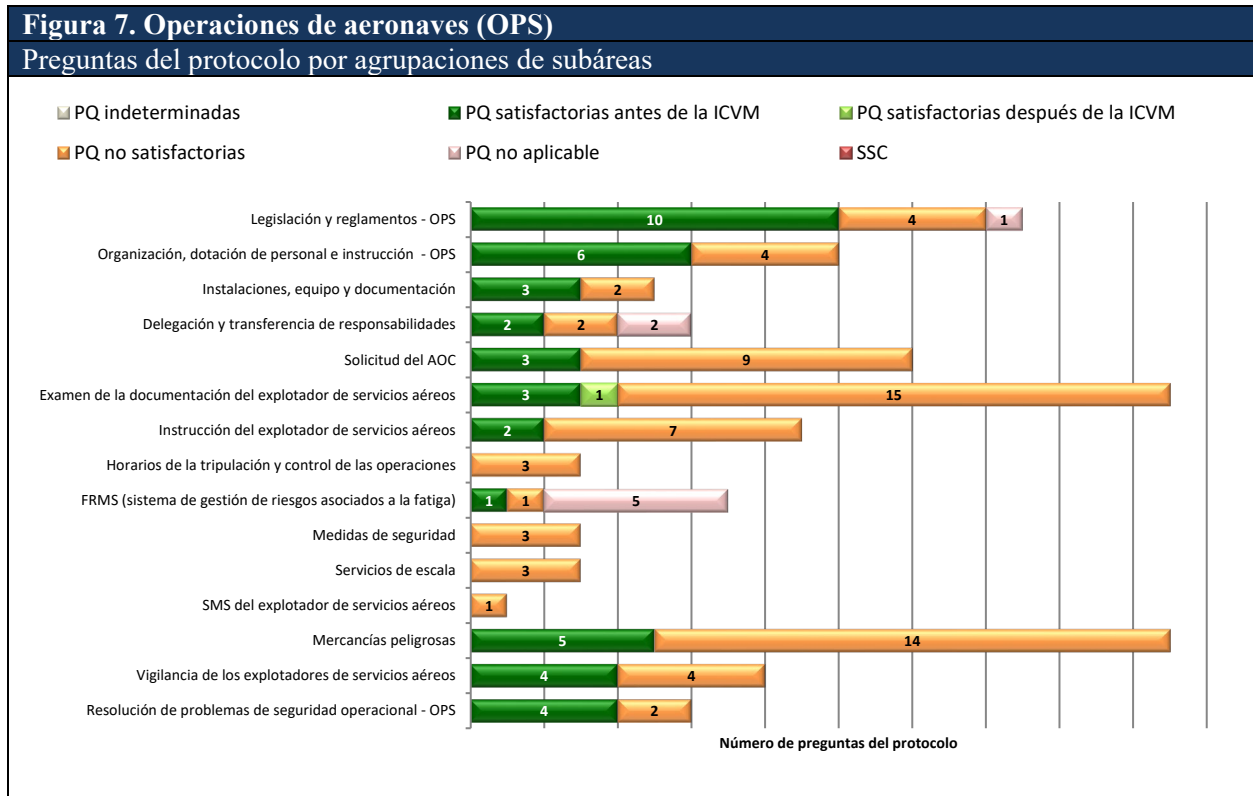
CE-4 Personal técnico cualificado	El antes de la ICVM:	46.51%
	El después de la ICVM:	46.51%

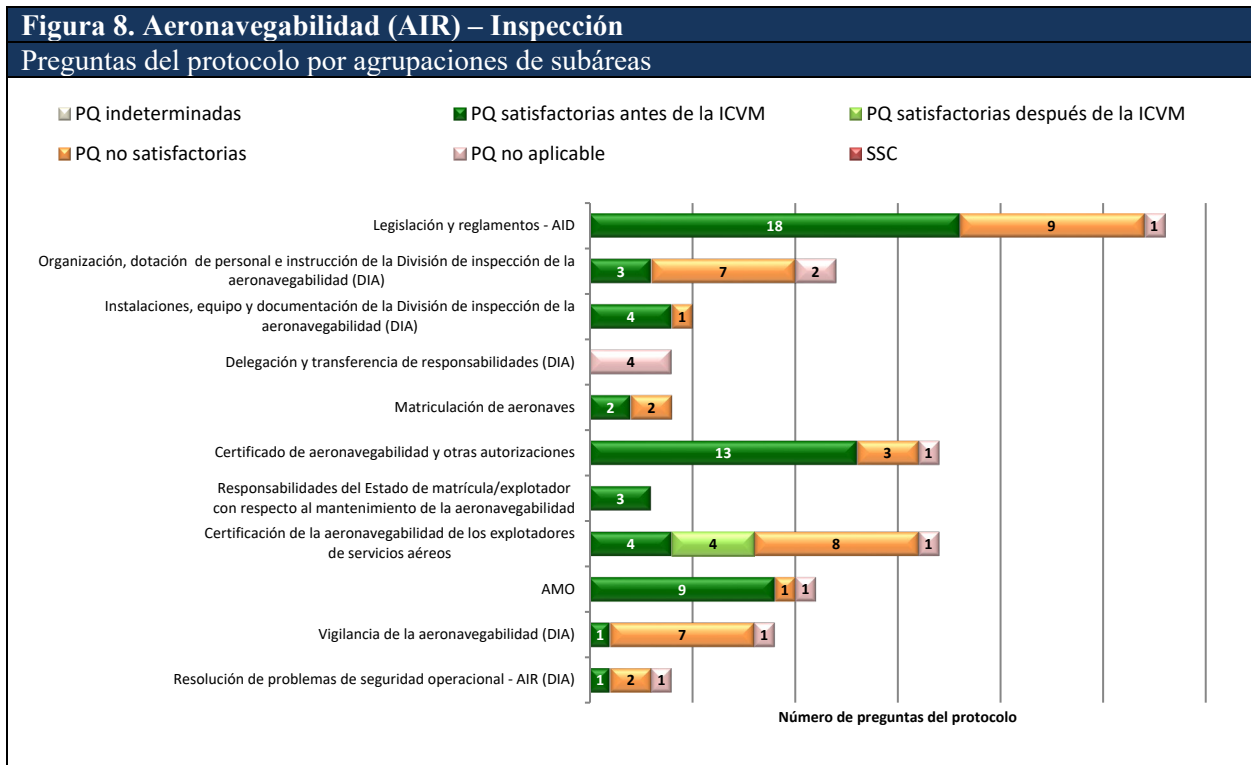
Establecimiento de requisitos relativos a las cualificaciones mínimas del personal técnico que desempeña funciones relacionadas con la seguridad operacional y suministro de instrucción inicial y continua apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado. Los Estados implantarán un sistema para mantener registros de instrucción para el personal técnico.

Figura 6. Implementación efectiva (%) en las subáreas del CE-4



Apéndice 3 — Análisis de los resultados por área validada





— FIN —