Anexo 9

AUDITORIAS DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.

Programa Universal de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI.

El objetivo último del Programa universal de auditoria de la OACI (USOAP), el cual fue lanzado en enero de 1999 es en respuesta a la preocupación generalizada por la adecuada supervisión de la seguridad aérea en todo el mundo, para promover la seguridad de la aviación mundial a través de la auditoria regular de los sistemas de vigilancia de la seguridad en todos los Estados contratantes de la OACI. En lo específico, las auditorias USOAP se enfocan en determinar la capacidad del Estado para proporcionar supervisión de la seguridad mediante la evaluación de si los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad que se han aplicado con eficacia. Los equipos de auditoria también determinan el nivel del Estado de la aplicación de relevancia para la seguridad de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, los procedimientos conexos, material de orientación y prácticas.

Estadísticamente se realza el hecho de que la aplicación efectiva de ciertos elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad y las disposiciones de la OACI es crítico para la seguridad de la aviación. Programas como el USOAP ayudan a garantizar que los Estados apliquen plena y coherentemente los elementos críticos de un sistema de supervisión, así como la seguridad relacionados con los SARPS y procedimientos.

El programa es obligatorio y se realizan 40 auditorias de vigilancia de la seguridad cada año con cada Estado miembro de la OACI, para ejecutar una auditoria al menos una vez cada seis años. El segundo ciclo de auditorias USOAP se inició en enero de 2005 y continuará hasta diciembre de 2010.

Los informes de auditoria de la seguridad operacional y la seguridad de otra información relacionada están disponibles en la OACI **PARA TODO EL PÚBLICO** en el sitio de Internet Flight Safety Information Exchange (FSIX).

La tabla 1 resume el estado de la falta de cumplimiento de normas y métodos recomendados por la OACI, de conformidad con los resultados de la auditoria inicial practicada a nuestro país del 18 al 28 de septiembre de 2000, acciones de seguimiento del 31 de mayo al 1 de junio de 2004 y comentarios del 22 de agosto de 2006. En el año 2007 la OACI practicó una auditoria integral a México para verificar el cumplimiento de 16 de los 18 Anexos del Convenio. Derivado de la falta de publicación de Normas que data de 2001, los resultados preliminares arrojan una condición equivalente a lo obtenido en la auditoria del año 2000.

De no cumplir con estas normas, los Estados Unidos podrían imponer restricciones operacionales, como es el caso bajar de categoría al país en aspectos de seguridad aérea y consecuentemente se generarían pérdidas económicas millonarias para el país, como es el caso de algunos países latinoamericanos, entre otros a nivel mundial Aunado a lo anterior, se percibiría falta de seguridad, y en consecuencia las aerolíneas nacionales perderían gran parte de su demanda, no podrían incrementar sus operaciones internacionales y se cancelarían los acuerdos de código compartido, este impacto no solo sería hacia las aerolíneas sino también a la industria turística ya que el 29% del total del tráfico internacional es vía las aerolíneas Mexicanas.

Información más completa de las auditorias de la OACI y el alcance de las mismas, está disponible en el sitio http://www2.icao.int/en/ssa/soa/usoap/Pages/default.aspx

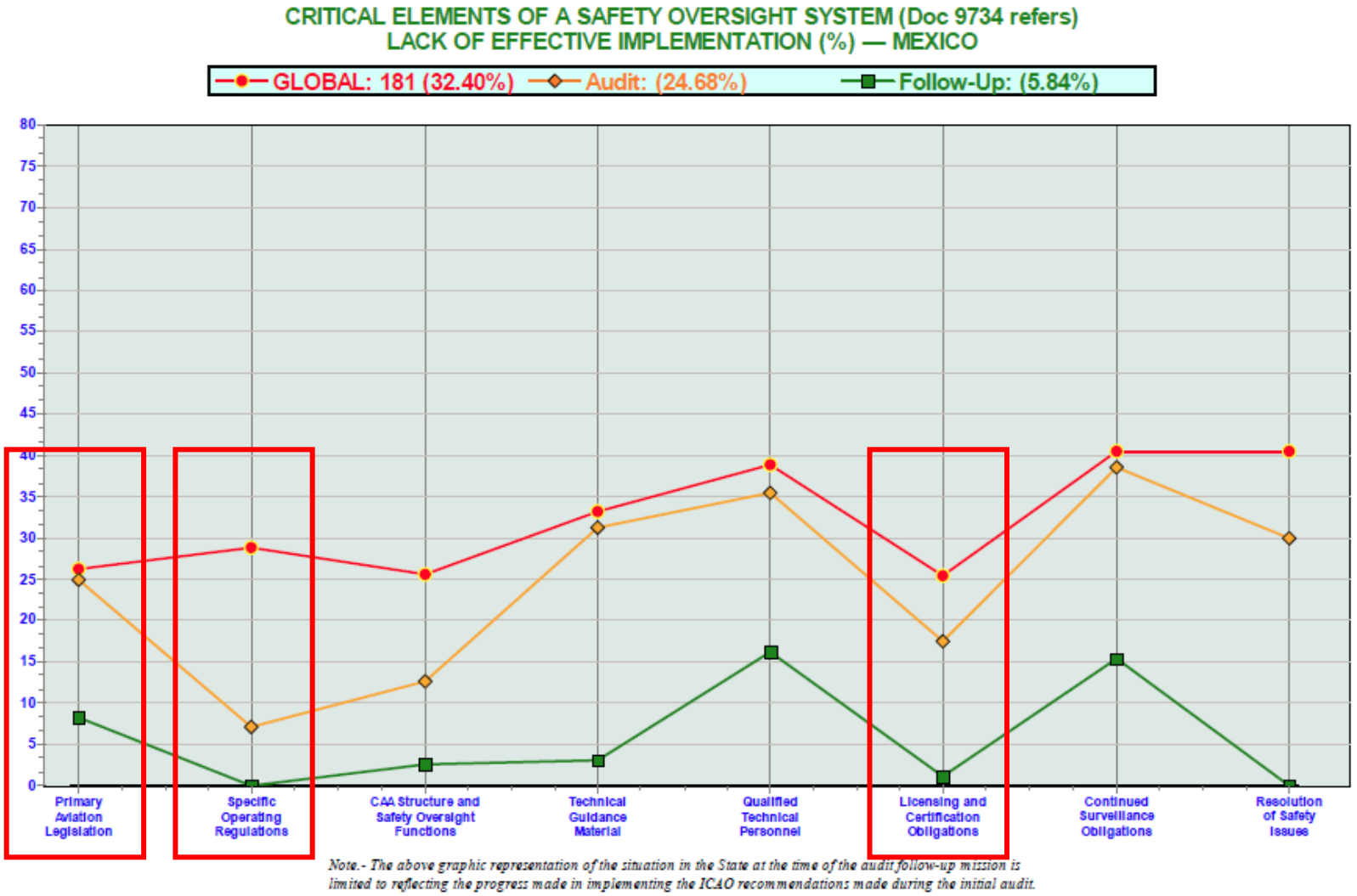

TABLA 1. FALTA DE CUMPLIMIENTO POR PARTE DE MÉXICO DE ELEMENTOS CRÍTICOS DE SARPS DE LA OACI.

Programa de Evaluación de la Seguridad Aérea de la Aviación Civil Internacional (IASA) de los Estados Unidos de Norteamérica.

La Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica estableció el programa IASA través de la política pública en agosto de 1992. El programa de evaluación externa de la FAA se centra en la capacidad de un país y no de una determinada compañía aérea, que se adhiera a las normas internacionales y prácticas recomendadas para operaciones de aeronaves y mantenimiento establecido por la agencia técnica de las Naciones Unidas para la aviación, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Esa autoridad de aviación civil dispone del sitio de Internet http://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/, en el cual se listan los países que han sido evaluados y los resultados obtenidos; asimismo, provee la información necesaria para la preparación de dichas auditorias.

La FAA ha establecido dos calificaciones de la situación de los países en el momento de la evaluación: 1, mostrando que se ajusta a las normas de la OACI, y 2, señalando que no cumple con las normas de la OACI.

Estas categorías se definen como sigue:

La Categoría 1, cumple con las normas de la OACI: La autoridad de aviación civil de un país ha sido evaluada por los inspectores de la FAA y se ha encontrado factible para autorizar y supervisar a las compañías aéreas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación de la OACI.

La categoría 2, no cumple con las normas de la OACI: La Administración Federal de Aviación al evaluar a la autoridad de aviación civil de este país (CAA), determinó que no proporciona supervisión de la seguridad de los operadores y sus compañías aéreas, de conformidad con las normas mínimas de supervisión de seguridad establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Esta calificación se aplica si una o varias de las deficiencias se identifican las siguientes:

1. El país carece de leyes o reglamentos necesarios para apoyar la certificación y supervisión de las compañías aéreas, de conformidad con las normas internacionales mínimas;
2. La CAA no tiene la experiencia técnica, recursos y organización para autorizar o supervisar las operaciones de las compañías aéreas;
3. La CAA no tiene la formación adecuada y de personal técnico cualificado;
4. La CAA no proporciona orientación adecuada a los inspectores para garantizar la aplicación y el cumplimiento con las normas internacionales mínimas; y
5. La CAA tiene insuficiente documentación y registros de la certificación y la es insuficiente para la vigilancia permanente y la vigilancia de las operaciones de las compañías aéreas.

Esta categoría se compone de dos grupos de países.

Un grupo de países que tienen las compañías aéreas con las operaciones hacia los Estados Unidos en el momento de la evaluación. Mientras que se encuentre en la categoría 2, las compañías de estos países se les permitirán continuar sus operaciones en los niveles actuales bajo la vigilancia de la FAA. La ampliación o cambios en los servicios hacia los Estados Unidos por dichas compañías no están permitidos, mientras permanezcan en la categoría 2; no obstante, se podrá permitir nuevos servicios pero sólo en caso de operar utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía debidamente autorizados y supervisados adecuadamente por los EE.UU. o una compañía aérea extranjera en una categoría 1 cuyo país que está autorizado para servir a los Estados Unidos, utilizando sus propios aviones.

El segundo grupo son los países que no tienen a sus compañías aéreas con las operaciones existentes a los Estados Unidos en el momento de la evaluación. Las compañías aéreas de estos países no se le permitirá iniciar el servicio hacia los Estados Unidos, mientras que estén en un nivel de categoría 2; no obstante, se

podrán llevar a cabo los servicios en caso de operar utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía debidamente autorizados y supervisados adecuadamente por los EE.UU. o una compañía aérea extranjera de una categoría 1 cuyo país se encuentre autorizado para servir a los Estados Unidos con sus propios aviones.

No se hace ninguna otra diferencia entre estos dos grupos de países, mientras se encuentren en una categoría 2.

Presente Anexo, muestra el estado actual de los países auditados por la FAA, inclusive México.

Nota - Para los países que no operan hacia los EE.UU. en el momento de la evaluación, en el Anexo 8 se indica dicha situación con un asterisco "*" junto a su determinación de la categoría 2.

01/11/2012
MILLER:R81

FAA Flight Standards Service

International Aviation Safety Assessment (IASA) Program

COUNTRY	CATEGORY
Argentina	1
Aruba	1
Australia	1
Austria	1
Bahamas	1
Bangladesh	2
Barbados	2*
Belgium	1
Belize	2*
Bermuda	1
Bolivia	1
Brazil	1
Brunei Darussalam	1
Bulgaria	1
Canada	1
Cape Verde	1
Cayman Islands	1
Chile	1
China	1
Colombia	1
Costa Rica	1
Cote D' Ivoire	2
Croatia	1
Curacao	2
Czech Republic	1
Democratic Republic of Congo(formerly Zaire)	2*
Denmark	1
Dominican Republic	1
Ecuador	1
Egypt	1
El Salvador	1
Ethiopia	1
Finland	1
France incl. Guadeloupe, French Polynesia	1
Fiji	1
Gambia	2*
Germany	1
Ghana	2
Greece	1
Guatemala	1
Guyana	2
Haiti	2*
Honduras	2*
Hong Kong	1
Hungary	1
Iceland	1
Ireland	1
India	1
Indonesia	2
Israel	1
Italy	1
Jamaica	1
Japan	1
Jordan	1
Kiribati	2*
Kuwait	1
Luxembourg	1
Marshall Islands	1
Malta	1
Malaysia	1
Mexico	1
Montenegro	2
Morocco	1
Nauru	2
Netherlands incl. Bonaire, Saba, St.Eustatius	1
New Zealand	1
Nicaragua	2*
Nigeria	1
Norway	1
Oman	1
Organization of Eastern Caribbean States - Eastern Caribbean Civil Aviation Authority members : Antigua & Barbuda, Dominica, Grenada, St. Lucia, St. Vincent and The Grenadines, St. Kitts and Nevis	1
Pakistan	1
Panama	1
Paraguay	2*
Peru	1
Philippines	2
Poland	1
Portugal	1
Qatar	1
Romania	1
Russia	1
Samoa	1
Saudi Arabia	1
Serbia	2
Singapore	1
Sint Maarten	2
South Africa	1
South Korea, Republic o	1
Spain	1
Suriname	1
Swaziland	2*
Sweden	1
Switzerland	1
Taiwan	1
Thailand	1
Trinidad & Tobago	1
Tonga	1
Turkey	1
Ukraine	2
United Arab Emirates	1
United Kingdom incl. Anguilla, British Virgin Islands, Montserrat, Turks and Caicos	1
Uruguay	2*
Uzbekistan	1
Venezuela	1
Zimbabwe	2*

Category 1 - Meets ICAO Standards

Category 2 - Does Not Meet ICAO Standards

Note - For those countries not serving the U.S. at the time of the assessment, an asterisk " * " will be added to their Category 2 determination.