

Experiencia de Costa Rica

Auditoría OACI-2025 Enfoque de observación continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional USOAP CMA

Efectuada:

22 octubre al 03 de noviembre 2025

Experiencia AIG



AIG

Descripción

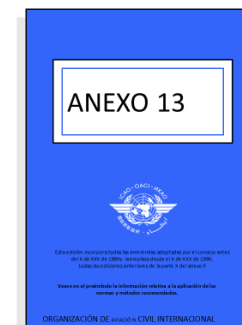
8 Áreas auditadas: LEG,
ORG, PEL, OPS, AIR,
AIG, ANS Y AGA

AIG

AIG

Propósito

Cumplir con los requisitos
de la OACI y garantizar la
seguridad operacional.



INVESTIGACION
DE ACCIDENTES
DE AVIACION

¿Qué se buscaba verificar?

Cumplimiento de los Procedimientos de Seguridad y Normas Operacionales.

Verificación de la implementación de políticas y procedimientos específicos.

Evaluación del estado en la obligación de investigar los accidentes e incidentes de aviación.

Objetivos de la auditoría

Preparación Previa

- Tabla (Excel) con toda la información de cada PQ y sus correspondientes respuestas. ---- Para el equipo defensor
- Base de datos en One Drive y la computadora con las evidencias organizada en carpetas identificadas por el número de la PQ respectiva y con una estructura de subcarpetas que sigue la numeración de cada ítem de la guía del auditor.
Cada subcarpeta guarda las evidencias aplicables a cada ítem de la PQ.
----- Se proyecta en pantalla y se entrega copia al Auditor.
- Evidencias en formato digital (PDF) con resaltado de textos de interés.

Metodología

Biblioteca AIA CETAC > Documentos > Auditorías UAI-CETAC > AIG GRIAA UAI CETAC 2025

Nombre	Modificado
CE-1 - Legislación	22 de septiembre
CE-2 - Regulación	22 de septiembre
CE-3 Sistemas y Funciones	22 de septiembre
CE-4 Personal Técnico Cualificado	22 de septiembre
CE-5 Procedimientos y guías	22 de septiembre
CE-8 Solución de problemas de SO	22 de septiembre
Documentos completos	23 de septiembre

Status PQ AIG CR- Seguimiento para Auditoria OACI 2025.xlsx 30 de octubre

Metodología

- Revisión documental.
Entrevistas con personal clave y de otras áreas.
- Inspecciones in situ (visita a las instalaciones en el Aeropuerto Intl. Tobías Bolaños, se revisó el equipamiento de campo, de oficina, la disposición de herramientas, vehículo de transporte, trajes para peligros biológicos, etc.
- Herramientas o software utilizados: ECCAIRS.

Fortalezas



- El AIG cuenta con el Manual del Investigador (MDI) con procedimientos actualizados, elaborado en conjunto bajo el programa Llave en Mano de O.A.C.I., el GRIAA (Grupo Regional de Investigación de Accidentes) de COCESNA (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea) y la Unidad de Accidentes UAI-CETAC, aprobado por el CETAC (Consejo Técnico de Aviación Civil) que sirvió de base en las auditorías efectuadas a Belice, El Salvador y ahora en Costa Rica. El manual se ha ido mejorando por las observaciones de los distintos auditores que participaron en estos países.
- También cuenta con un Manual de Entrenamiento AIG y sus respectivos formularios, elaborado por los distintos Estados en conjunto con el GRIAA, actualmente participan expositores argentinos.

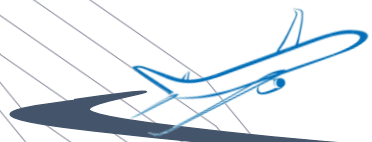
Vivencias



- El nombramiento de Investigadores a Cargo y de la jefatura recién nombrada, afectó la emisión de informes finales y sus recomendaciones de seguridad operacional.
- Ya se trabaja con nuevos nombramientos.
- La falta de MoU's con la autoridad judicial es una deficiencia en la que se tiene que trabajar aún más, pues los resultados han sido infructuosos.
- El equipo de auditores y en el caso del Auditor para el Área AIG es muy calificado y cuenta con amplia experiencia en las investigaciones.



Experiencia Aeronavegabilidad



AIR

Preparación

- Cuadro maestro (Excel) con toda la información de cada PQ y sus correspondientes respuestas. ---- Para el equipo defensor

14	4	5.037	Si la AID delega sus funciones en otras divisiones de la CAA, órganos del Estado, Estados contratantes, organizaciones regionales, organismos privados o individuos, ¿se han establecido los requisitos de competencia?	<p>1) Examinar los requisitos de competencia de las entidades delegadas.</p> <p>2) Examinar los requisitos mínimos de cualificación y experiencia para los individuos que reciban la delegación.</p>	<p>GM Doc 9734 Part A, C3 Doc 9760 Part II, 4.1 & 4.7.3 j)</p>	<p>1. No hay delegaciones de AIR</p>	<p>La Unidad de Aeronavegabilidad no delega sus funciones ni responsabilidades a otras dependencias o individuos. Por consiguiente esta pregunta no se considera aplicable a la fecha para la Unidad de Aeronavegabilidad.</p>
----	---	-------	---	--	--	--------------------------------------	--

- Hoja de presentación de PQ: Contiene la información de la PQ y la respuesta del estado ----- [Se proyecta en pantalla.](#)

Preparación

5F36 V.09
Página 1

MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

**Preguntas del protocolo del CMA 2024 del USOAP
Aeronavegabilidad — AIR**

PQ: 5.147 **EC: 6**

¿Se aplican los procedimientos para la convalidación de los certificados de tipo?

Confirmar la aplicación efectiva de los procedimientos.

Respuesta de cumplimiento:

El Estado Costarricense no convalida Certificados de Tipo.

El RAC 21,104 establece la figura de **aceptación** de los Certificados de Tipo TC de la Autoridades de Aviación Civil de la Federal Aviation Administración de los Estados Unidos (FAA), por la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA) o por la Transport Canada Civil Aviation (TCCA).

Evidencias:

1. RAC-21 "Reglamento sobre Procedimientos de Aceptación de Certificados de Productos Aeronáuticos" Sección 21.104.

Preparación

- Base de datos maestra de evidencias organizada en carpetas identificadas por el número de la PQ respectiva y con una estructura de subcarpetas que sigue la numeración de cada ítem de la guía del auditor. Cada subcarpeta guarda las evidencias aplicables a cada ítem de la PQ.
----- Se proyecta en pantalla y se entrega copia al Auditor.



Archivo Aeronavegabilidad

Grupo privado

Editar en vista de cuadrícula Compartir Copiar vínculo Agregar

Protocolo OACI > 02. OACI 2025 > EVIDENCIAS MASTER 20-10-

		Nombre		Modificado
		1. DOC. COMPLETOS		20 de octubre
		5.001 audi		18 de octubre
		5.003		18 de octubre
		5.005		18 de octubre
		5.007		18 de octubre
		5.013		20 de octubre
		5.021		21 de octubre

AIR

- Otra información de soporte en bases de datos digitales

Preparación



Biblioteca de: Aeronaves Ala fija, Ala Rotativa, UL-LSA, Globos y RPA's.



Biblioteca de: COA, CO, MRO y Operadores Extranjeros.



Librería de: Control de extensiones / Modificaciones / Vuelo Especial (ferry) / Aceptación TC / Fabricantes.



Librería de: Control de RSC / SDR / Exenciones / Impedimentos de vuelo



Biblioteca de: Consecutivos, control y registros AIR / Control de Operadores Aéreos / Controles de la secretaria



Biblioteca de: OACI / FAA

- Evidencias en formato digital (PDF) con resaltado de textos de interés y comentarios al margen concordantes con cada ítem de la guía del auditor

Preparación



electrónica

Buscar texto o herramientas | | | | [Compartir](#) | [Pregunta al Asistente](#)

recre que este documento es largo. Ahorra tiempo leyendo un resumen usando el Asistente d... [Ver resumen](#) x

...sar este servicio, aceptas [las Condiciones de uso](#) y [Política de privacidad](#)

(B) El nivel de vuelo máximo que el avión pueda alcanzar y mantener con un motor inoperativo, usando el máximo régimen de ascenso especificado en el Manual de Vuelo del avión, la que sea menor.

(3) Potencia o Empuje máximo continua (MCT) en el motor operativo;

(4) Un peso del avión no inferior a la resultante de:

- (i) Despegue al nivel del mar con el peso máximo de despegue; y
- (ii) Ascenso con todos los motores operativos a la altitud óptima de crucero de largo alcance; y
- (iii) Volar a velocidad de crucero de largo alcance a esa altitud con todos los motores operativos, hasta que el tiempo transcurrido desde el despegue sea igual a lo prescrito en el subpárrafo (a) anterior.

(c) El operador debe garantizar que los datos siguientes, específicos para cada tipo o variante de avión, estén incluidos en el Manual de Operaciones:

- (1) La velocidad de crucero con un motor inoperativo, determinada de acuerdo con el subpárrafo (b) anterior; y
- (2) La distancia máxima a un aeródromo adecuado determinada de acuerdo con los subpárrafos (a) y (b) anteriores.

(d) Las velocidades y altitudes (niveles de vuelo) especificados anteriormente se entiende que deben ser empleadas únicamente para establecer la distancia máxima desde un aeródromo adecuado.

RAC-OPS 1.246. Requisitos adicionales para los vuelos de más de 60 minutos en aviones con motores de turbina hasta un aeródromo de alternativa en ruta, comprendidas las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

(Ver Anexo 2 Sección 2 al RAC OPS 1 - Operaciones Especiales-), (Ver CA OPS 1.246).

(a) Requisitos para los vuelos de más de 60 minutos hasta un aeródromo de alternativa en ruta. Los operadores que realicen vuelos de más de 60 minutos desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta, se

web.go.cr/TextoCompleto/NORMAS/1/VIGENTE/D/2020-2029/2020-2024/2020/16A8E/92814_135801-3.html

Comentarios 9

Agregar un comentario

▼ **Página 47** 1

jsoto ago. 21 ...

PQ 5.325
1) la certificación de aeronavegabilidad del tipo de aeronave permite específicamente operaciones más allá del tiempo límite;

Agrega una respuesta

▼ **Página 48** 1

jsoto ago. 21

PQ 5.325
3) el operador aéreo debe demostrar la capacidad de mantener el nivel de confiabilidad requerido para la aprobación de EDTO; y

Responder

▼ **Página 49** 2

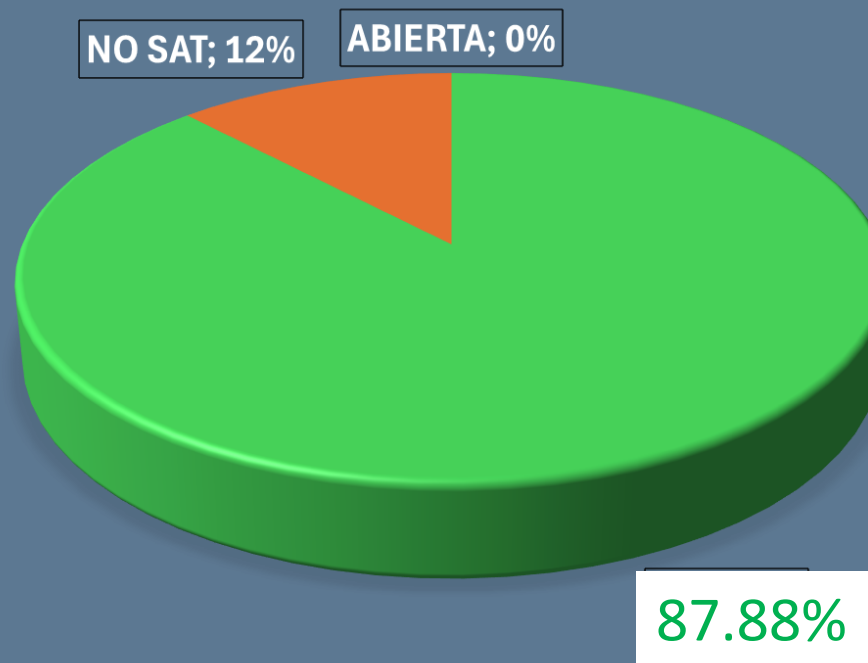
Experiencia

- Agilidad en la presentación de evidencias.
- Fácil ubicación de información adicional solicitada por el auditor.
- Facilita el intercambio de información y entendimiento de las respuestas del estado.
- Avance rápido y efectivo en la revisión del protocolo.
- En caso de imprevistos, todo el equipo sabe ubicar la información ágilmente.
- Buen “clima de auditoría”.

Resultados (preliminares)

TOTAL	N/A	Efectivas	SAT	NO SAT	ABIERTA
112	13	99	87	12	0

GRAFICA DE AVANCE DE AUDITORIA AIR



AIR

Oportunidades de mejora:

- EC 1 y EC 2: Reformas a la Ley /Aprobación de Reglamentos
- EC 5: Omisiones menores en Listas de Chequeo para Certificación y Vigilancia
 - EC 6: Implementación últimos requerimientos del Anx 7
 - EC 6: - Protección Archivos Físicos de Aeronaves
 - EC 7: Placa metálica con la matricula de la aeronave

Recomendación Control de :

Control empresas

Control Aeronaves

Operadores Extranjeros

Inspección AIR

- VALOR AGREGADO
- EFOD Completo
- Self Assessment (Evidencia actualizada)
- SAAQ (State Aviation Activity Questionnaire)



MUCHAS GRACIAS