



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: *Iniciativa Ningún país se queda atrás*

EL PROGRAMA SISTÉMICO DE ASISTENCIA (SAP) DE LA OFICINA REGIONAL DE LA OACI PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE (NACC)

(Nota presentada por México)

RESUMEN

En esta nota se destaca la contribución y la asistencia que el Programa Sistemático de Asistencia de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe le ha brindado al Sistema de Aviación de México en aras de incrementar su nivel de Implementación Efectiva y el fortalecimiento en la aplicación de las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) de todo el Sistema de Aviación.

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

- tomar nota de la información presentada por esta nota de estudio;
- que la Asamblea reconozca al SAP como un programa innovador que ha aportado importantes beneficios a los países que participan de éste, destacándose el trabajo realizado por la Oficina Regional NACC en su instrumentación y seguimiento; y
- considerar su réplica en otras regiones mediante el intercambio de conocimientos y cooperación entre las oficinas regionales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos Estratégicos: Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación y Facilitación y Medio Ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a que se refieren el presente documento deberían llevarse a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto regular 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias adicionales.
<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc. 10075) Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300)

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por México.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) nació como una forma de aplicar la Iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la OACI, establecida por el Consejo para ayudar a garantizar que la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) se armonice mejor a nivel mundial para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro y fiable.

1.2 Para consolidar este objetivo, la Oficina Regional NACC elaboró su propia estrategia específicamente adaptada a la Región NAM/CAR para implementar la iniciativa NCLB en sus Estados de adscripción, la cual centra sus actividades en el aumento del nivel de Implementación Efectiva (EI) de los SARPS de la OACI y la solución de preocupaciones significativas de seguridad (SSC y SseC). Este enfoque global comprende una metodología de seguimiento que aborda todas las áreas del sistema de aviación civil como lo es la navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación civil, facilitación, certificación de aeródromos y medio ambiente.

2. LABOR REALIZADA POR LA OFICINA REGIONAL NACC PARA ASISTIR AL SISTEMA DE AVIACIÓN DE MÉXICO

2.1 Considerando que México es la sede de la Oficina Regional NACC, el Estado Mexicano fue seleccionado como el primer Sistema de Aviación de la Región para iniciar el SAP. A fin de atender la convocatoria de la Oficina Regional NACC, la Dirección General de Aeronáutica Civil conformó un equipo multidisciplinario para reunirse y responder a las recomendaciones formuladas por los oficiales que atienden cada una de las materias que componen el SAP.

2.2 En la primera etapa del SAP para México las reuniones se llevaban a cabo de manera periódica para revisar el avance y tomar decisiones de alto nivel estando presentes los titulares tanto de la Oficina Regional NACC como de la DGAC de México, de igual manera se celebrarán reuniones regulares entre los oficiales de la OACI y los especialistas de la Autoridad Aeronáutica Mexicana para atender las recomendaciones formuladas y reportar el avance con respecto a las materias técnicas específicas.

2.3 El 15 de febrero de 2019, el Gobierno de México oficializó su participación en el SAP a través de la firma del documento presentado por la Oficina Regional NACC en el cual se establece la Misión de Asistencia Técnica a México, designándose a los responsables por cada uno de los Elementos Críticos y presentando el Plan de Acción correspondiente.

2.4 En su segunda etapa del SAP para México la metodología de trabajo por parte de la Oficina Regional NACC ha observado una mejora sustantiva al contar con un mecanismo más planificado que posee un enfoque más personalizado y directo a nivel técnico entre cada una de las contrapartes. De esta manera se han realizado dos reuniones de seguimiento de alto nivel, así como teleconferencias y reuniones presenciales entre los oficiales de la OACI y los especialistas de la DGAC para dar seguimiento a los temas técnicos contenidos en el Plan de Acción de México.

2.5 El SAP diseñado por la Oficina Regional NACC se ha armonizado para su aplicación homogénea en todos los Estados que conforman la Región NAM/CAR, el cual consta de cinco fases, a saber:

- a) compromiso político;
- b) recopilación y análisis de datos;
- c) desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción;
- d) implementación y Monitoreo; y
- e) seguimiento y sostenibilidad

3. **BENEFICIOS DERIVADOS DE LA PARTICIPACIÓN DE MÉXICO EN EL SAP**

3.1 La complejidad del Sistema de Aviación de México representa un desafío para la Autoridad Aeronáutica Mexicana que por su diseño institucional se encuentra limitada con respecto a los recursos económicos y humanos con los que cuenta, la constante movilidad de los responsables de las áreas en ocasiones se traduce en un estancamiento en el seguimiento de los compromisos internacionales de nuestro país, por ello, con la oficialización de la participación de México en el SAP, como un elemento indispensable de este programa, se establece el compromiso del Estado Mexicano de dar seguimiento y atender en tiempo y forma las recomendaciones realizadas por el equipo de oficiales de la Oficina Regional NACC bajo un esquema sistematizado con plazos y objetivos concretos por cumplir, lo cual da un giro cuantitativo a la fórmula empleada por la DGAC para atender las responsabilidades emanadas de la aplicación de los SARPS, que permite disponer de un registro objetivo y medible del nivel del avance.

3.2 El trabajo regular y personalizado con cada uno de los oficiales de la OACI a cargo de los Elementos Críticos del SAP ha permitido a la Autoridad Aeronáutica Mexicana contar con un parámetro para establecer metas a corto y mediano plazo en función de cada uno de los deficiencias detectadas con lo cual se activa un mecanismo interno a efecto de que los responsables de cada materia atiendan sus obligaciones y reporten sus avances al coordinador nacional para que ello se refleje en el nivel de cumplimiento global.

3.3 Temas específicos como el seguimiento del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP); el Programa de Certificación de Aeropuertos, el Programa Nacional de Implementación del PBN y el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) han registrado avances importantes, obteniéndose guías y recomendaciones fundamentales por parte de los oficiales de la Oficina Regional NACC para el seguimiento de su debida implementación.

4. **CONCLUSIONES**

4.1 El SAP ha representado para la Autoridad Aeronáutica Mexicana una herramienta inmejorable para continuar fortaleciendo sus responsabilidades en la aplicación de los SARPS, además de convertirse en una palanca que impulsa la continuidad de las actividades encaminadas a incrementar el nivel de Implementación Efectiva (EI) del Sistema de Aviación de México, que actualmente se encuentra en el 86.14% con respecto a los estándares de seguridad operacional, que ubica a nuestro país en el puesto 9 dentro de la Región, cuyo promedio actual de implementación es del 71%.

4.2 Aun cuando el Sistema de Aviación de México se encuentra por arriba del promedio regional el objetivo del Gobierno de México, acompañado por supuesto de la guía y orientación de la Oficina Regional NACC, es llegar a un porcentaje por encima del 90% de EI en el mediano plazo a fin de continuar con una curva ascendente que le permita a nuestro país responder de manera óptima el crecimiento del sector y ubicarse, en los próximos años, en los primeros lugares de implementación a nivel regional.