



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

DGAC/CAP/98 — NI/22
26/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

Cuestión 3

**del orden del día: Gestión de la seguridad operacional
3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) – Enfoque de observación continua (CMA)**

EXPERIENCIAS RESPECTO DEL PROGRAMA DE AUDITORÍAS USOAP

(Presentada por COCESNA/ACSA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información presenta un resumen de la experiencia que ha tenido la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica en su papel de Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) apoyando a los Estados Centroamericanos durante las auditorías realizadas por la OACI dentro del programa USAOP. Se presentan como parte de esta nota algunas consideraciones que pueden ser tomadas por los Estados asistentes a esta reunión para mejorar la Implementación Efectiva (EI) de los Estándares Internacionales de la OACI.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
------------------------------------	---

1. Introducción

1.1 Esta nota de información se presenta como oportunidad importante para las Autoridades de Aviación Civil que se encuentran inmersas en cualquiera de los hitos que componen el proceso de Monitoreo Continuo o de preparación para recibir una visita de auditoria, pues su contenido muestra aspectos que podrían estar obviándose en la gestión de la seguridad operacional, así podemos citar que el nacimiento de este programa de auditorías propicia el nacimiento de nuevos procesos como el de documentación de procesos de vigilancia que demuestren implementación, o el mismo proceso de documentación de los planes de acción, estos “nuevos” procesos en realidad deberían formar parte del quehacer de las Autoridades de Aviación Civil, aun cuando no existieran las auditorias. Así también recomienda a OACI respecto de aspectos que podrían mejorar en materia de empoderamiento.

1.2 El Doc. 9734 establece en su apartado en el apartado 2.2.3 que el principal objetivo del establecimiento de una Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) es el fortalecimiento de la seguridad mejorando la eficacia de la cooperación regional mediante la utilización conjunta y cooperativa de recursos.

1.3 En el Doc 9734 la OACI reconoce a la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) como un RSOO, durante los últimos años ACSA ha estado trabajando conjuntamente con la Organización en misiones relacionadas a la implementación de los requisitos internacionales en Centroamérica y el Caribe.

2. Desarrollo

2.1 Desde el año 2002 como parte de su papel de RSOO ACSA ha trabajado en conjunto con los Estados de Centroamérica en apoyo para las auditorías de seguridad operacional que la OACI realiza a los Estados signatarios, la Agencia invierte un promedio de 2000 Horas/hombre en cada proceso de asistencia, este total de horas de experiencia acumuladas durante las nueve auditorías en que se ha participado ha dejado lecciones importantes sobre la preparación y el seguimiento que los Estados deberían de implementar para las auditorías de la OACI:

2.2 El trabajo en conjunto entre los Estados y una RSOO en este caso ACSA, ayuda a mantener los niveles de cumplimiento de los Países respecto a los Estándares internacionales, la práctica nos ha mostrado que el cumplimiento tiende a disminuir con el tiempo, hasta que la OACI programa nuevamente otra auditoría, en tal sentido el seguimiento posterior a la auditoría por parte de un tercero (RSOO) resulta beneficioso para mantener y mejorar el cumplimiento alcanzado al momento de la visita de la OACI.

2.3 El trabajo del Enlace Nacional OACI de Monitoreo Continuo (NCCM) en las Autoridades de Aviación Civil es esencial para el seguimiento en los planes de acción derivados de las auditorías, sin embargo es necesario que sus funciones y responsabilidades estén claramente definidas dentro de las Autoridades de Aviación Civil, y que los mismos tengan el empoderamiento adecuado para darle seguimiento a los planes de acción de las auditorías.

2.4 Nuestra experiencia nos ha llevado a denotar que uno de los factores que incide con mayor relevancia en la mejora continua tiene que ver con la estructura organizacional de las Autoridades de Aviación Civil. Es notorio como los Estados que han delegado la operación de sus aeropuertos y servicios de tránsito aéreo a entidades independientes de la Autoridad pueden más fácilmente efectuar vigilancia y obtener resultados a través de planes de acciones correctivas que los Estados que mantienen el control de sus aeropuertos como entidades estatales adscritas a las AAC.

2.5 Cuando existe una organización bien estructurada y con una adecuada asignación de funciones y con un balance de poderes en todas las áreas es mucho más fácil lograr que los procesos que cada una de sus partes lleva a cabo se implementen de una manera eficaz; asimismo, es importante atender adecuadamente lo relacionado a la capacitación y permanencia del personal técnico aeronáutico; las Autoridades de Aviación Civil, hacen grandes inversiones en la capacitación y actualización permanente de su personal técnico, por lo que es necesario proporcionarles las condiciones laborales que estimulen su continuidad y permanencia.

2.7 La separación de funciones clara y completa entre el Operador de los Aeródromos, los Servicios de tránsito aéreo y la Autoridad reguladora sumada al establecimiento de un plan de vigilancia permite alcanzar los mejores niveles de Implementación Efectiva (EI), en estas áreas.

2.8 La cooperación entre ACSA y las Autoridades de Aviación Civil ha permitido implementar la vigilancia de la seguridad operacional en áreas donde se tenía dificultad para llevarla a cabo, por ejemplo en los servicios de navegación aérea y aeródromos, donde en algunas Autoridades de aviación civil existe conflicto entre la función de Autoridad y de Proveedor de servicios, o donde no se llevaba a cabo vigilancia de la seguridad operacional por la falta de personal con competencias adecuadas.

3. Conclusión

3.1 Aunque se han logrado avances importantes en la mejora de los niveles de Implementación Efectiva (EI) en la región Centroamericana, aún falta trabajo por hacer, el reporte de seguridad operacional de la OACI del 2014, identifica a algunos países de la región con niveles de cumplimiento por debajo de las métricas establecidas en el acuerdo de Puerto España, el informe también identifica que los Servicios de Navegación Aérea, Aeródromos e Investigación de accidentes como las áreas con menor nivel de cumplimiento de los Estándares Internacionales (EI) a nivel mundial situación similar a la región Centroamericana.

3.2 ACSA tiene la experiencia y el personal técnico competente para ayudar a los Estados de la región a elaborar e implementar planes de acción para mejorar su cumplimiento en todas las áreas de la aviación, estos beneficios se podrían incrementar si se reconociera la figura de ACSA como un RSOO en la legislación aeronáutica de los países de la región, permitiéndole tener independencia adecuada y autonomía para llevar a cabo auditorias de cumplimiento dentro de los Estados para detectar debilidades y la ejecutar planes de acción.

3.3 Es recomendable que la OACI empodere adecuadamente a las RSOO frente a los Estados asociados, esto permitirá mejorar los niveles de implementación efectiva de los Estándares internacionales (EI).