



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NCMC/2 — NE/05

09/11/17

Segunda Reunión Regional para los Coordinadores Nacionales de Supervisión Continua (NCMC/2)

Ciudad de México, México, 14 – 16 de noviembre de 2017

Cuestión 6

del Orden del Día: Análisis de la Implementación efectiva (EI) de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados

ESTADO ACTUAL DE LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS ESTADOS EN LAS REGIONES NAM/CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta un análisis detallado sobre el estado de Implementación efectiva (EI) del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SSO) en los Estados de la Región NAM/CAR.

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 6.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i>• <i>Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — Gestión de la Seguridad Operacional</i>• <i>Parte A del Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional (Doc 9734) – Establecimiento y Gestión de un Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Estados</i>• <i>iStars de la OACI</i>

1. Introducción

1.1 Los Estados acordaron, bajo el marco del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, tener ciertos principios y arreglos para que la aviación civil internacional pueda ser desarrollada de una manera segura y ordenada. Para eso, los Estados Contratantes deben establecer e implementar un sistema que les permita descargar satisfactoriamente las obligaciones y responsabilidades internacionales para desarrollar y conducir la aviación civil de una manera segura y ordenada.

1.2 La vigilancia de la seguridad operacional se define como una función por medio de la cual los Estados aseguran la EI de las Normas y métodos recomendados (SARPS) relacionadas con la seguridad operacional y los procedimientos asociados contenidos en los Anexos al *Convenio de Aviación Civil Internacional* y en los documentos relacionados. La vigilancia de la seguridad operacional también asegura que la industria de la aviación nacional proporcione un nivel de seguridad operacional, igual o mejor, al definido por las SARPS. Como tal, la responsabilidad individual de un Estado para la vigilancia de la seguridad operacional es la base sobre la cual se construyen las operaciones seguras de aeronaves.

1.3 Los Estados Contratantes de la OACI, en su esfuerzo para establecer e implementar un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad operacional (SSO), necesitan considerar los Elementos críticos (CE) para la vigilancia de la seguridad operacional. Los CE son esencialmente las herramientas de defensa de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional y son necesarios para la implementación efectiva de las políticas y procedimientos asociados con la seguridad operacional. Se espera que los Estados implementen los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional de una manera que asuma la responsabilidad compartida del Estado y la comunidad aeronáutica.

1.4 La implementación efectiva de los CE es una indicación de la capacidad de un Estado para la vigilancia de la seguridad operacional.

2. Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad (USOAP)

2.1 El 32º Período de Sesiones de la Asamblea (22 de septiembre – 2 de octubre de 1998) adoptó la Resolución de la Asamblea A32-11 – *Establecimiento de un Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad (USOAP)* con el objetivo de monitorear las obligaciones de la vigilancia de la seguridad operacional de todas las entidades de los Estados para asegurar la implementación de todos las SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional.

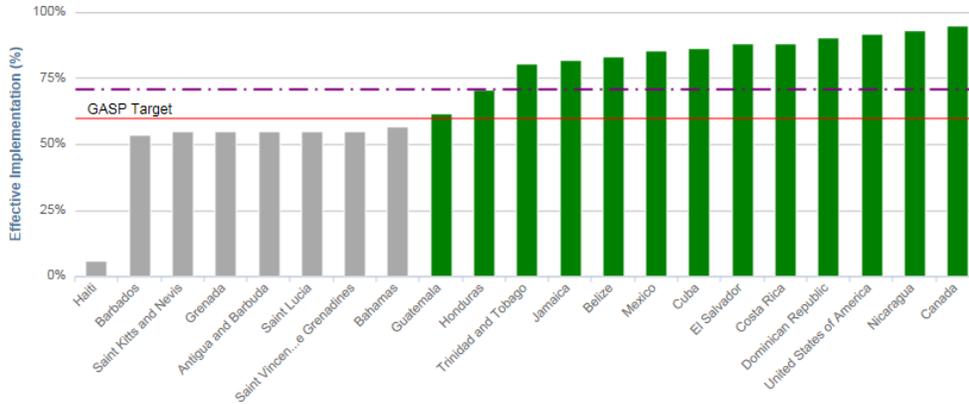
2.2 Las Preguntas de protocolo (PQ) son la herramienta principal para evaluar el nivel de implementación efectiva del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado. Se basan en las SARPS, en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), en los documentos y otro material de orientación de la OACI, considerando los CE.

2.3 Las PQ están organizadas por áreas de auditorías. Las siguientes ocho áreas de auditoría han sido identificadas en el USOAP:

- 1) Legislación aeronáutica básica y reglamentos de aviación civil (LEG)
- 2) Organización de la aviación civil (ORG)
- 3) Otorgamiento de licencias al personal e instrucción (PEL)
- 4) Operaciones de aeronaves (OPS)
- 5) aeronavegabilidad (AIR)
- 6) Investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG)
- 7) Servicios de navegación aérea (ANS)
- 8) Aeródromos y ayudas terrestres (AGA).

3. Resultados Regionales del USOAP para la Región NAM/CAR

3.1 La Oficina Regional NACC de la OACI es responsable de 21 Estados. Todos los Estados en la región NAM/CAR han recibido auditorias USOAP-Enfoque de observación continua (CMA). El promedio actual de la puntuación USOAP para los Estados en la región NAM/CAR es de 70.87%, lo cual está por encima del promedio mundial de 64.69%. El 61.9% de los Estados en la región NAM/CAR han alcanzado la meta de EI de 60%, como lo sugiere el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Fuente: *iStars*



3.2 El Regional por Elemento Crítico:

- a) CE-1 79.68 %
- b) CE-2 75.14 %
- c) CE-3 72.18 %
- d) CE-4 62.2 %
- e) CE-5 76.4 %
- f) CE-6 72.46 %
- g) CE-7 58.49 %
- h) CE-8 63.36 %

3.3 El Regional por Área de Auditoria:

- a) LEG 77.42 %
- b) ORG 79.01 %
- c) PEL 84.77 %
- d) OPS 81.44 %
- e) AIR 79.58%
- f) AIG 68.64 %
- g) ANS 61.54 %
- h) AGA 57.56 %

4. Análisis de la Performance Regional en las Región NAM/CAR por Área de Auditoria

4.1 Aspectos destacados identificados en el Área LEG

4.1.1 Legislación y reglamentos de explotación específicos – Generalidades

- 48% de los Estados no han establecido un proceso para determinar la necesidad para enmendar sus regulaciones específicas de explotación o, si fuera necesario, su legislación primaria de aviación, considerando las disposiciones de la OACI y sus enmiendas
- 48% de los Estados no han establecido procedimientos para identificar y notificar a la OACI las diferencias entre las SARPS de la OACI y su legislación y prácticas, si las hubieren
- 53% del marco legal de los Estados carecen de disposiciones para el otorgamiento de exenciones y/o no han establecido procedimientos asociados para el otorgamiento de exenciones
- 73% de los Estados no han implementado disposiciones para reflejar la transferencia de las funciones y deberes como lo prevé el Artículo 83 bis del *Convenio de Aviacion Civil Internacional*
- Únicamente 3 Estados (14% de los Estados) han establecido e implementado un proceso para asegurar la identificación y publicación en los AIP de los Estados diferencias significativas entre las SARPS/PANS/SUPPS y las regulaciones y prácticas del Estado

4.2 Aspectos destacados identificados en el Área ORG

4.2.1 Sistema estatal de aviación civil y funciones de la vigilancia de la seguridad operacional – Recursos y establecimiento e implementación de un SSP:

- 53% de los Estados no han establecido un mecanismo para asegurar que cada autoridad de la vigilancia de la seguridad operacional tenga suficiente personal para cumplir con sus respectivas obligaciones nacionales e internacionales
- Ningún Estado ha establecido e implementado un SSP

4.3 Aspectos destacados identificados en el Área PEL

4.3.1 Organización, dotación de personal e instrucción – PEL

- 43.86% de los Estados no han establecido un programa formal de instrucción que detalle el tipo de instrucción que debería de ser provisto al personal del cuerpo de inspectores de licencias, así como para el personal técnico
- 47.62% de los Estados no han establecido un plan periódico de instrucción detallando y priorizando el tipo de instrucción que será proporcionado al personal de la inspectoría de licencias y otro personal técnico durante el período establecido
- 52.38% de los Estados no han implementado apropiadamente el programa de instrucción para el cuerpo de inspectores de licencias y otro personal técnico

4.3.2 Expedición de licencias y habilitaciones

- Ningún Estado ha implementado un proceso para aprobar los programas de instrucción relacionados a la primera expedición de licencias y habilitaciones
- Ningún Estado ha establecido procedimientos para la expedición de licencias para controladores de tránsito aéreo (ATCO) y puntajes y/o para asegurar que los requerimientos de conocimiento, experiencia y habilidad sean cumplidos por los controladores

4.3.3 Exámenes

- 43.86% de los Estados no han establecido requerimientos mínimos de cualificación para los examinadores que preparan las preguntas para evaluar los exámenes

4.3.4 Evaluación médica

- 57.14% de los Estados no han implementado un sistema para la supervisión y control de los examinadores médicos (DME)

4.3.5 Competencia lingüística

- 44.44% de los Estados no han implementado un sistema para re evaluar formalmente las habilidades de pilotos de aeronaves y helicópteros, los navegadores de vuelo requieren utilizar la radiotelefonía, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas, que demuestran competencia lingüística baja del Nivel Experto (Nivel 6), a intervalos de acuerdo con el nivel de competencia demostrado por un individuo

4.4 Aspectos destacados identificados en el Área OPS

4.4.1 Análisis de la Legislación y las Regulaciones:

- 57.38% de los Estados no han implementado procedimientos para enmendar sus reglamentos de habilitación de operaciones de aeronaves
- 47.62% de los Estados carecen de disposiciones en su legislación o regulaciones haciendo mandatorio para cualquier aeronave civil bajo su registro o que sea operada por sus explotadores aéreos para cumplir con órdenes de intercepción de otros Estados
- Ningún Estado ha implementado procedimientos para identificar y notificar a la OACI diferencias entre los Estándares de la OACI y las regulaciones nacionales en el área de mercancías peligrosas

4.4.2 Organización, Análisis de dotación de personal e instrucción

- 52.38% de los Estados no han establecido, en la organización de inspección de operaciones de vuelo, un programa formal de instrucción para inspectores de operaciones y de mercancías peligrosas que describa el tipo de instrucción a ser proporcionada
- 61.9% de los Estados no han establecido, en la organización de inspección de operaciones de vuelo, un plan de instrucción periódico detallado y dando prioridad al tipo de instrucción a ser proporcionado durante un tiempo específico

4.4.3 Análisis de la Revisión del Documento del Explotador Aéreo

- Ningún Estado ha implementado un proceso para la aceptación o aprobación de arreglos de arrendamiento de aeronaves, incluyendo la coordinación de aspectos relacionados a la aeronavegabilidad
- Ningún Estado ha realizado una evaluación de operaciones para conducir aproximaciones por instrumentos CAT II y III

4.4.4 Análisis del Explotador Aéreo SMS

- 36.84% de los Estados no han establecido procedimientos apropiados para asegurar que los explotadores aéreos hayan establecido y mantenido un programa para el análisis de información de vuelo como parte del SMS

4.4.5 Análisis de mercancías peligrosas

- Ningún Estado ha establecido o implementado procedimientos para asegurar que los pasajeros sean advertidos de los tipos de mercancías peligrosas que son prohibidos o restringidos para ser transportados a bordo de una aeronave
- Ningún Estado ha desarrollado procedimientos relacionados con las entidades de vigilancia, aparte de explotadores aéreos, establecidos en el Estado e involucrados con el transporte aéreo de mercancías peligrosas para confirmar el cumplimiento con las regulaciones de mercancías peligrosas
- Ningún Estado ha establecido o implementado procedimientos para revisar los procesos para el manejo del transporte de las mercancías peligrosas, como parte del sistema de documentos de seguridad operacional del explotador aéreo
- Ningún Estado ha implementado un proceso para aprobar el transporte aéreo de mercancías peligrosas

4.4.6 Análisis de Vigilancia de las Explotaciones Aéreas

- 50% de los Estados no han implementado un procedimiento para realizar inspecciones regulares o al azar a todas las entidades, a excepción de explotadores aéreos involucrados en el transporte aéreo de mercancías peligrosas para confirmar el cumplimiento con el Anexo 18 y las Instrucciones Técnicas (TI o Doc 9284)
- 42.86% de los Estados no han implementado un programa de vigilancia formal para verificar que todos los titulares AOC en el Estado cumplan, de forma continua, con las regulaciones nacionales, los estándares internacionales, los AOC y las especificaciones de operaciones correspondientes
- 42.86% de los Estados no han implementado un programa de vigilancia formal para verificar que todos los explotadores aéreos foráneos cumplan, de manera continua, con los estándares internacionales, los AOC y las especificaciones de operaciones correspondientes
- Ningún Estado ha implementado un programa de vigilancia que incluya inspecciones de rampa de aeronaves explotadas por los titulares AOC y los explotadores aéreos foráneos, basados en el riesgo

4.4.7 Resolución de análisis de la preocupación significativa de la seguridad operacional

- Ningún Estado ha establecido e implementado un proceso para la notificación de incidentes y accidentes por mercancías peligrosas, con procedimientos para investigar y recopilar información concerniente a accidentes o incidentes que involucran mercancías peligrosas, que ocurren en su territorio y que involucran el transporte de mercancías peligrosas que salen del Estado o se destinan a otros Estados

4.5 Aspectos destacados identificados en el Área AIR

4.5.1 Análisis AIR

Organización, dotación de personal e instrucción de la División de inspección de la aeronavegabilidad (DIA)

- 48.37% de los Estados no han desarrollado un programa de instrucción formal detallando el tipo de instrucción a ser proporcionado a los inspectores de aeronavegabilidad
- 48.91% de los Estados no han desarrollado un plan de instrucción periódico detallando y priorizando el tipo de instrucción a ser proporcionando durante el período establecido
- 64.67% de los Estados no han implementado apropiadamente un programa de instrucción

4.5.2 Análisis de las Instalaciones, equipo y documentación de la División de inspección de la aeronavegabilidad (DIA)

- 44.26% de los Estados no han proporcionado a los inspectores de aeronavegabilidad procedimientos integrales y listas de verificación para asistirlos en llevar a cabo sus funciones en una manera estandarizada y eficiente

4.5.3 Análisis de la Certificación de Aeronavegabilidad de los Explotadores Aéreos

- 43.75% de los Estados no han establecido un procedimiento para revisar y aprobar/aceptar Operaciones sobre vuelos con mayor tiempo de desviación (EDTO) como parte de las especificaciones operativas emitidas en conjunto con un AOC

4.5.4 Análisis del AMO

- 40.11% de los Estados no han emitido certificados AMO de acuerdo con las regulaciones promulgadas y los procedimientos establecidos

4.5.5 Análisis de la Vigilancia de la Aeronavegabilidad (AID)

- 42.13% de los Estados no han desarrollado procedimientos para asegurar en intervalos regulares que sus explotadores aéreos mantengan la documentación actualizada y suficiente relacionada con las asignaciones de parámetros FDR, conversión de ecuaciones, calibración periódica y otra información relacionada con el servicio y mantenimiento
- 54.14% de los Estados no han implementado un programa de vigilancia formal para verificar que todos los titulares AMO cumplan de manera continua con las regulaciones nacionales, los estándares internacionales y los certificados AMO
- 54.89% de los Estados no han implementado un programa de vigilancia formal para verificar que todos los titulares AOC cumplan de manera continua con las regulaciones nacionales relacionadas a la aeronavegabilidad, a los estándares internacionales, AOC y las especificaciones de explotación correspondientes
- 42.50% de los Estados no han implementado un procedimiento para conducir una vigilancia continua de programas fiables

4.6 Aspectos Destacados Identificados en el Área AIG

4.6.1 Organización, dotación de personal e instrucción – AIG

- 48% de los Estados no han establecido una autoridad de investigación con una estructura clara y documentada y en una manera que asegure independencia de las autoridades aeronáuticas del Estado y otras entidades que pudieren interferir con la conducción u objetividad de una investigación

- 60% de los Estados, que no cuentan con su propio personal calificado o no cuentan con el número suficiente, no han establecido arreglos (i.e. Memorándum de Entendimiento (MoU)) con otros Estados u organizaciones regionales para obtener el personal necesario de una manera expedita en el evento de un accidente o incidente serio
- 57% de las autoridades de investigación de los Estados que no han desarrollado un programa formal de instrucción detallando el tipo de instrucción a ser proporcionada por sus investigadores

4.6.2 Recomendaciones para la seguridad operacional

- 33% de los Estados, el Estado conduciendo la investigación, no han establecido e implementado directrices sobre el desarrollo y emisión de recomendaciones de seguridad operacional a las autoridades apropiadas, incluyendo esos en otros Estados, en cualquier etapa de una investigación de un accidente o incidente

4.6.3 Envío de informes ADREP

- 81% de los Estados, el Estado conduciendo la investigación, no han desarrollado e implementado procedimientos para asegurar el envío de informes preliminares ADREP, cuando la aeronave involucrada en un accidente tiene una masa máxima de más de 2 250kg, a todos los Estados involucrados y la OACI
- 62% de los Estados, el Estado conduciendo la investigación, no han desarrollado e implementado procedimientos para asegurar el envío de informes de datos de accidentes ADREP que involucran aeronaves con una masa máxima mayor a 2 250 kg a la OACI, lo antes posible luego de la investigación
- 81% de los Estados, cuando hayan investigado un accidente que involucre a una aeronave con una masa mayor a 5 700 kg, no han establecido e implementado procedimientos para asegurar el envío de informes de datos de incidentes ADREP a la OACI

4.6.4 Notificación, almacenamiento y análisis de datos de accidentes/ incidentes

- 48% de los Estados no han establecido e implementado (a través de la legislación necesaria, procedimientos y orientación a la industria) sistemas de notificación mandatorios y voluntarios de incidentes para facilitar la recolección de información sobre las deficiencias de seguridad operacional actual o potencial
- 57% de los Estados no han establecido una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis efectivo de la información sobre las deficiencias de seguridad operacional actual o potencial y para determinar cualquier acción preventiva requerida

4.7 Aspectos Destacados Identificados en el Área ANS

4.7.1 Cuerpo de inspectores ANS

- 47% de los Estados no han establecido e implementado un programa de vigilancia formal para la supervisión continua del proveedor del servicio responsable del Servicio de tránsito aéreo (ATS)
- 62% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia de sus especialistas de procedimientos y proveedores de servicios
- 48% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia en las entidades que proveen el AIS
- 52% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia de las entidades que proveen el servicio cartográfico
- 57% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia en las entidades responsables del mantenimiento y operación de los sistemas CNS y sus instalaciones
- 57% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia en la entidad que provee el servicio MET
- 62% de los Estados no conducen de manera efectiva la vigilancia del Centro de coordinación de rescate (RCC) y, como sea apropiado, el sub-centro de rescate (RSC)

4.7.2 Instrucción para el Cuerpo de Inspectores ANS

- La mayoría de los Estados no han establecido un programa de instrucción formal detallando el tipo de instrucción a ser proporcionado a sus inspectores ANS
- La mayoría de Estados no implementan de manera apropiada el programa de instrucción para los inspectores ANS

4.7.3 Dotación de personal para el Cuerpo de Inspectores ANS

- Un número importante de Estados no contrata un número suficiente de personal técnico calificado para realizar sus tareas de vigilancia de la seguridad operacional y funciones regulatorias

4.7.4 SSP/SMS

- Únicamente 1 Estado asegura que el proveedor del Servicio de tránsito aéreo (ATS) establezca e implemente un SMS aceptable al Estado
- Únicamente 2 Estados, como parte de su programa de vigilancia, evalúa periódicamente el SMS de los proveedores ATS, incluyendo su identificación de peligros y los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional y sus indicadores de la performance la seguridad operacional (SPI) y su alerta relevante y los niveles a alcanzar

- 4.7.5 AIS
- 76% de los Estados no aseguran que se haya establecido apropiadamente un sistema de gestión de calidad organizado en el área AIS
- 4.7.6 SAR
- 48% de los Estados no han establecido una entidad que provea, diariamente, servicios SAR dentro de su territorio y las áreas en donde el Estado haya aceptado responsabilidad para proveer SAR para asegurar que la asistencia sea proporcionada a personas en peligro
 - 62% de los Estados no coordina su organización SAR con los Estados aledaños
 - 48% de los Estados no aseguran que cada RCC y RSC contrate suficiente personal capacitado en coordinación y funciones operacionales
- 4.8 Aspectos Destacados Identificados en el Área AGA**
- 4.8.1 Organización, dotación de personal e instrucción – AGA
- 77% de las autoridades reguladoras de aeródromos de los Estados carecen de recursos humanos (incluyendo una mezcla apropiada de disciplinas técnicas dado el tamaño y alcance de todas las operaciones de aeródromos en el Estado) para llevar a cabo sus funciones y mandato
 - 57% de las autoridades reguladoras de aeródromos de los Estados no han desarrollado un programa de instrucción formal detallando el tipo de instrucción a ser proporcionado al personal regulador y al cuerpo de inspectores
 - La mayoría de las autoridades reguladoras de aeródromos de los Estados no han desarrollado e implementado planes de instrucción periódicos a ser proporcionados durante un período establecido
- 4.8.2 Certificación de Aeródromos – Generalidades**
- 57% de los Estados no han establecido un proceso para la certificación de aeródromos
- 4.8.3 Manual de Aeródromo**
- 61% de los Estados no aseguran que los manuales de aeródromo sean revisados periódicamente para verificar su estado de enmienda y que la información contenida en el manual permanezca correcta
 - 47% de los Estados no cuentan con un procedimiento en curso para enmiendas subsecuentes al manual de aeródromo a ser revisado y aprobado/aceptado por el personal técnico de la autoridad reguladora del aeródromo

4.8.4 **Mantenimiento de Aeródromos**

- 47% de los Estados no aseguran que los explotadores de aeródromos desarrollen e implementen programas de mantenimiento de aeródromos en todos los aeródromos en los intereses de seguridad operacional, eficiencia y regularidad de las operaciones de aeronaves
- 77% de los Estados no han establecido e implementado un mecanismo para asegurar que los explotadores de aeródromos mantengan buenas características de fricción y baja resistencia de rodadura en pista
- 52% de los Estados no aseguran que los explotadores de aeródromos definan los objetivos del nivel de la performance de mantenimiento para ayudas visuales como parte de su programa de mantenimiento preventivo

4.8.5 **SMS/Estudios Aeronáuticos/Evaluaciones de Riesgo**

- 57% de los Estados no aseguran que, siempre que se proponga un cambio en las características físicas del aeródromo, instalaciones o equipo, el explotador del aeródromo tenga un procedimiento para evaluar el impacto del cambio en la seguridad operacional de la operación existente
- Únicamente un Estado tiene el requerimiento que los aeródromos certificados tengan un SMS implementado en todos los aeródromos que reciben vuelos internacionales
- 85% de los Estados no han establecido un proceso para revisar la validación de usar un estudio aeronáutico o una evaluación de riesgo para justificar una aplicación para una exención o excepción así como la necesidad continua
- 81% de los Estados no han establecido o implementado un mecanismo para evaluar los resultados de la conducción de los estudios de riesgo o estudios aeronáuticos

5. **Conclusión**

5.1 Los Estados enfrentan varios desafíos cuando implementan su SSO, el cual puede ser tratado de una manera muy similar, considerando la similitud de los perfiles de varios Estados, su configuración de los sistemas de aviación civil, la manera en que las autoridades de aviación civil han sido estructuradas y sus esquemas de vigilancia de la seguridad operacional.

5.2 Este análisis nos da una valiosa oportunidad para identificar soluciones comunes, que pueden potencialmente resultar en un mejor uso de los recursos e indudablemente, una mejora en los niveles de seguridad operacional

5.3 Utilizando la Estrategia NACC Ningún país se queda atrás (NCLB), como una herramienta para apoyar a la implementación regional de los SSO, las acciones tomadas por los diferentes Estados para efectivamente implementar las SARPS pueden ser evaluadas, ahorrando tiempo y recursos de otros Estados.

6. Acción Sugerida

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Considerar el análisis propuesto en la sección 4 de esta nota de estudio, identificar las causas comunes para cada área de preocupación y proponer acciones regionales de mitigación;
- b) proponer mejoras a la estrategia NACC NCLB para tratar de una mejor manera la solución común y acciones, y
- c) sugerir acciones de apoyo a través del Programa De Asistencia Multi-Regional Para La Aviación Civil (MCAAP) o Estados Campeones