



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/18  
18/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 6**

**del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación/facilitación**

6.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional

**ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN 2018-2023 DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) NAM/CAR**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio presenta la Estrategia de implementación 2018-2023 del Programa estatal de Seguridad operacional (SSP) NAM/CAR, la cual promueve la participación en un proyecto piloto para la implementación del SSP a aquellos Estados miembros NAM/CAR con una base sólida del SSP de acuerdo con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional - Enfoque de observación continua (USOAP CMA) y la herramienta base del SSP.

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Acción:</b>                 | Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.   |
| <b>Objetivos Estratégicos:</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>  |
| <b>Referencias:</b>            | <ul style="list-style-type: none"><li>• Doc OACI 9859 - <i>Safety Management Manual (SMM) (Disclaimer)</i></li><li>• Doc OACI 10004 - <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019</i></li><li>• Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/07), Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017</li><li>• Vigésima Novena Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/29), Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 29 al 30 de noviembre de 2017.</li></ul> |

## 1. Introducción

1.1 Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial es uno de los cinco objetivos estratégicos de la OACI. El Anexo 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional - *Gestión de la seguridad operacional*, solicita que los Estados implementen un SSP con el fin de gestionar de manera efectiva la seguridad operacional.

1.2 La implementación del SSP requiere cierto nivel de madurez de implementación de los Elementos Críticos (CE) y áreas para apoyar un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad operacional que integra el concepto base prescriptivo y de performance.

## 2. Discusión

2.1 Durante la Reunión RASG-PA ESC/29, con respecto al avance en la implementación del SSP/ Sistema(s) de gestión de la seguridad operacional (SMS), la Oficina Regional NACC de la OACI introdujo su estrategia para promover su implementación bajo el marco de referencia de la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB). La estrategia está apoyada por la identificación de los Estados campeones, usando la herramienta base iStars del SSP para comprometerse en un plan de acción de implementación, con un proyecto de seguimiento bajo la estrategia NCLB de la OACI NACC. Esto puede incluir un enfoque doble para cubrir el SSP/SMS para los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP).

2.2 El Plan global para la seguridad operacional (GASP) de la OACI (2017-2019) proporciona una estrategia para mejorar la implementación de las iniciativas de seguridad operacional presentadas en la hoja de ruta de seguridad operacional para la aviación global, y dar asistencia a los Estados para cumplir sus responsabilidades de seguridad operacional. Establece que cada Estado que alcance el 60% de Implementación efectiva (EI) de acuerdo con los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional - Enfoque de observación continua (USOAP CMA) de la OACI cuenta con el nivel de madurez para hacer la transición de forma prescriptiva de llevar la vigilancia de la seguridad operacional hacia la vigilancia basada en la performance.

2.3 Por lo tanto, aquellos Estados con una EI por encima del 60% deberían desempeñar un análisis de brecha del SSP usando la herramienta proporcionada por la OACI en SPACE/iSTARS 3.0. Este resultado en combinación con la autoevaluación de las Preguntas de Protocolo (PQ), deberían ser entonces utilizadas para planear las tareas faltantes requeridas para implementar un SSP.

2.4 La OACI también ha desarrollado la herramienta PQ base del SSP, la cual se encuentra disponible en SPACE/iSTARS 3.0. Esta aplicación muestra un subconjunto de 299 PQ de las cuales 1,047 son utilizadas para calcular el nivel del EI del USOAP. Este subconjunto de PQ se considera como la base para una implementación efectiva del SSP. El indicador base del SSP se calcula equivalente al porcentaje de PQ que están ya sea validadas por el USOAP o bien enviadas como finalizadas a través de los Planes de Acción Correctiva (CAP) en el Marco en Línea (OLF) del USOAP CMA. Este subconjunto de PQ tiene como objetivo asistir a los Estados a construir una base sólida de la vigilancia de la seguridad operacional para la implementación del SSP e identificar la brecha real. El subconjunto de PQ se agrupa en 17 temas basados en el Anexo 19, Enmienda 1 y la 4ta edición del "*Safety Management Manual (Doc 9859)*". Los Estados con EI por encima del 60% pueden tener aun PQ que abordar, las cuales son fundamentales para su SSP. Estas PQ pueden ser priorizadas y abordadas cuando se lleve a cabo el análisis de brecha del SPP o mientras se defina el plan de acción/implementación.

***Estrategia de Implementación para el programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) NAM/CAR***

2.5 La Oficina Regional NACC de la OACI llevó a cabo un análisis (febrero de 2018) para las Regiones NAM/CAR, y determinó que varios Estados estarían listos para iniciar/o completar la implementación del SSP. Ver **Apéndice** (*disponible únicamente en inglés*) para mayor detalle.

2.6 La Reunión NACC/DCA/7 durante las deliberaciones sobre la gestión de la seguridad operacional, concluyó que:

- Los Estados y Regiones NAM/CAR deberían dar prioridad a las iniciativas asociadas con los elementos habilitantes del desempeño de la seguridad operacional (estandarización, recursos, colaboración e intercambio de información de seguridad operacional) como se estableció en el GASP, para primero establecer una vigilancia efectiva de la seguridad operacional y luego atender los riesgos de la seguridad operacional de una manera efectiva
- Los Estados deberían desarrollar la implementación del SSP, sobre la base de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional fundamentales, incluyendo SMS de los proveedores de servicio
- La transición a un SSP requiere un incremento en la colaboración entre diferentes aéreas operacionales para identificar peligros y gestionar riesgos

2.7 Con base en eso, la Reunión NACC/DCA/ 7 formuló la Conclusión NACC/DCA/07/6:

**CONCLUSION  
NACC/DCA/07/06 IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP**

*Que la Oficina Regional NACC de la OACI desarrolle una Estrategia de implementación regional del SSP a presentarse antes de la reunión NACC/DCA/9, uniendo todas las iniciativas existentes sobre vigilancia de la seguridad operacional, y utilizando el concepto de Estados campeones para proporcionar asistencia práctica, permitiendo la implementación del SSP basada en la experiencia de los Estados que han sido capaces de desarrollar experiencias relevantes en este tema.*

2.8 Por lo tanto, la Oficina Regional NACC de la OACI, bajo el programa de NCLB considero apoyar la implementación de la gestión de la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR, de la siguiente manera:

1. Todos los Estados NAM/CAR: Apoyados por la estrategia de acompañamiento estrecho NCLB de la OACI NACC; continuarán trabajando para abordar los CAP del USOAP CMA para completar las bases de implementación del SSP, según sea necesario;
2. Los Estados NAM/CAR que cuenten con un índice general de bases del SSP por encima de 95%: Acordar con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP, y recibir asistencia técnica según se requiera para implementar el SSP a más tardar en 2020;

3. Los Estados NAM/CAR que cuenten con un índice general de bases de SSP por encima del 85%: Acordar con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP, y recibir asistencia técnica según se requiera para implementar el SSP a más tardar en 2021;
4. Los Estados NAM/CAR que cuenten con un índice general de bases de SSP por encima del 75%: Acordar con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP, y recibir asistencia técnica según se requiera para implementar el SSP a más tardar en 2022;
5. Los Estados NAM/CAR que cuenten con un índice general de bases de SSP por encima del 60%: Acordar con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP, y recibir asistencia técnica como se requiera para implementar el SSP a más tardar en 2023;
6. Los Estados NAM/CAR que completen cualquier fase de la implementación del SSP puede ser considerados como Estados Campeones para apoyar a otros Estados en la implementación de las fases que ya hayan finalizado.

2.9 En 2017, la Oficina Regional NACC de la OACI había proporcionado asistencia técnica a los Estados miembros bajo el Programa NCLB. Con base en el Plan Operacional de la Oficina Regional NACC de la OACI que incluye –Asistir a los Estados en la implementación de políticas y disposiciones sobre la Gestión de seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR (SAF.NACC.1). La actividad fue iniciada con el proceso regional de concienciación de seguridad operacional que incluía talleres SSP y SMS para los Estados miembros, así como también talleres de seguridad operacional, teleconferencias y asistencia técnica.

2.10 Para 2018, la Oficina Regional NACC de la OACI continuará con las actividades regionales para las Regiones NAM/CAR de concienciación de seguridad operacional iniciadas en 2017, y ofrecerá asistencia técnica a aquellos Estados dispuestos a iniciar o continuar la implementación del SSP siguiendo la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional (GASR) del GASP de la OACI.

2.11 Esta asistencia técnica será el programa piloto para las Regiones NAM/CAR apoyadas por Expertos en la materia (SME) a manera de una contribución en especie por los Estados Campeones, Especialistas Regionales de la Oficina NACC de la OACI, y logísticamente apoyada por el Proyecto RLA/09/801 — *Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP)*, según se requiera.

2.12 La estrategia de Implementación para el programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) NAM/CAR para 2018-2023 se presenta en el Apéndice a esta nota.

### **3 Conclusión**

3.1 La evolución hacia las disposiciones de la gestión de la Seguridad operacional requiere esfuerzo y la asignación de recursos financieros y humanos por todas las partes interesadas. Incluye la implementación del SSP por los Estados y el SMS por los proveedores de servicios.

3.2 De acuerdo con el GASP, los Estados miembros necesitar lograr la implementación del SSP a más tardar en 2022.

3.3 Para reflejar la Enmienda 1 al Anexo 19 y la cuarta edición del “*Doc 9859 - Safety Management Manual (SMM) (Disclaimer)*”, será desarrollado un conjunto de PQ relacionadas con el SSP y usado en las evaluaciones de la implementación del SSP de ciertos Estados, de forma voluntaria y no confidencial bajo el USOAP-CMA. Las evaluaciones de implementación del SSP (voluntarias) iniciarán en el último trimestre de 2018. A partir de 2020, la OACI llevará a cabo auditorías usando las PQ enmendadas relacionadas con SSP en los Estados que cumplan con los criterios a ser establecido por la OACI y en línea con el GASP.

3.4 Se alienta a los Estados Campeones a proporcionar apoyo para la implementación del SSP en las Regiones NAM/CAR. Aquellos Estados NAM/CAR dispuestos a participar en el programa piloto de la implementación SSP, deben estar comprometidos a cumplir con el programa de implementación del SSP como fue acordado en el marco de tiempo apropiado.

3.5 La Oficina Regional NACC de la OACI coordinará y supervisará la estrategia, y proporcionará asistencia técnica en este asunto.

#### **4. Acciones Sugeridas**

4.1 Se invita a la Reunión NACC/DCA/8 a:

- a) tomar nota de la Estrategia SSP para las Regiones NAM/CAR; y
- b) revisar las metas y los objetivos de la Estrategia y su alineación con el GASP, así como también cualquier acción futura con el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA).

— — — — —

**APÉNDICE****ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DE LA REGIÓN NAM/CAR DE LA OACI PARA 2018-2023****Objetivo:**

Ayudar a los Estados miembros a cumplir con los requisitos para la implementación de los Programas Estatales de Seguridad (SSP) por los Estados y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicios según lo establecido en el GASP.

1. Objetivo a corto plazo: el 50% de los Estados miembros de las Regiones NAM/CAR alcanzarán la implementación del SSP para 2020.
2. Objetivo a medio plazo: Todos los Estados miembros de la Región CAR lograrán la implementación del SSP para 2023.

**Actividades:**

Las actividades comprenden acciones directas para ayudar a los Estados miembros NAM/CAR a completar la implementación de cada elemento requerido para la implementación del SSP, incluyendo el reunirse con tomadores de decisiones de alto nivel del Estado para establecer y empoderar al equipo de implementación del SSP, apoyo para completar el análisis de brecha SSP, acordar y aprobar un plan de implementación del SSP, misiones de asistencia técnica y colaboración con los Estados campeones para adaptar los elementos específicos del SSP según lo requieran los Estados, teleconferencias periódicas de seguimiento de la implementación. Las actividades adicionales pueden incluir cursos, talleres, seminarios, capacitación de personal y/o cooperación técnica según sea necesario.

**Beneficios:**

Los beneficios principales son:

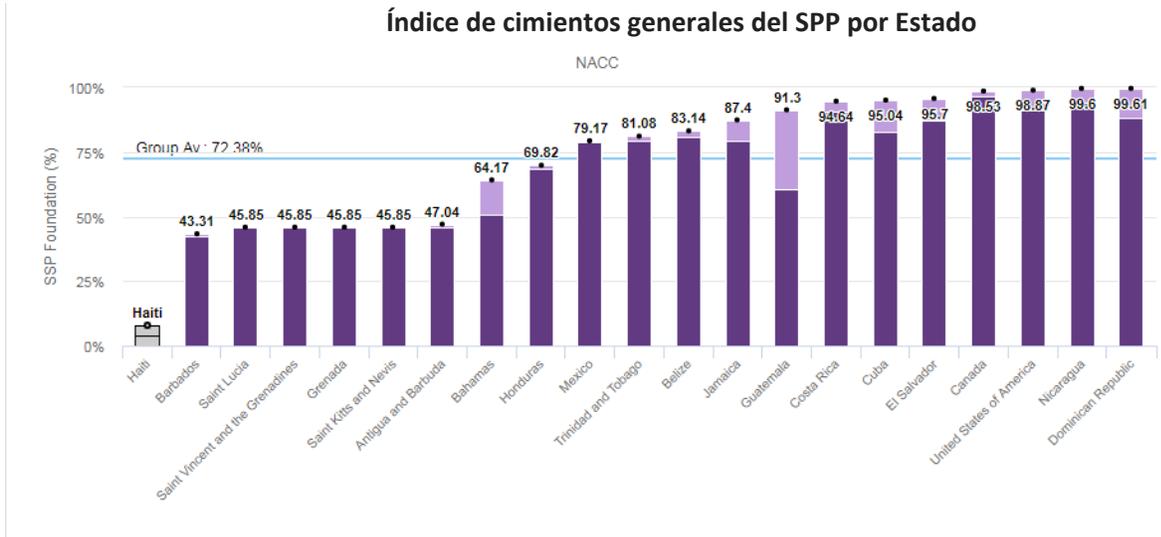
1. Mejorar la eficacia de la vigilancia de la seguridad operacional por los Estados miembros
2. Incrementar el nivel de implementación de la Región NAM/CAR en los SARPS del Anexo 19
3. Preparar a los Estados para las evaluaciones USOAP CMA SSP
4. Aumentar el nivel de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los Estados Miembros
5. Reducir el riesgo fatal en la Región CAR

**Beneficiarios:**

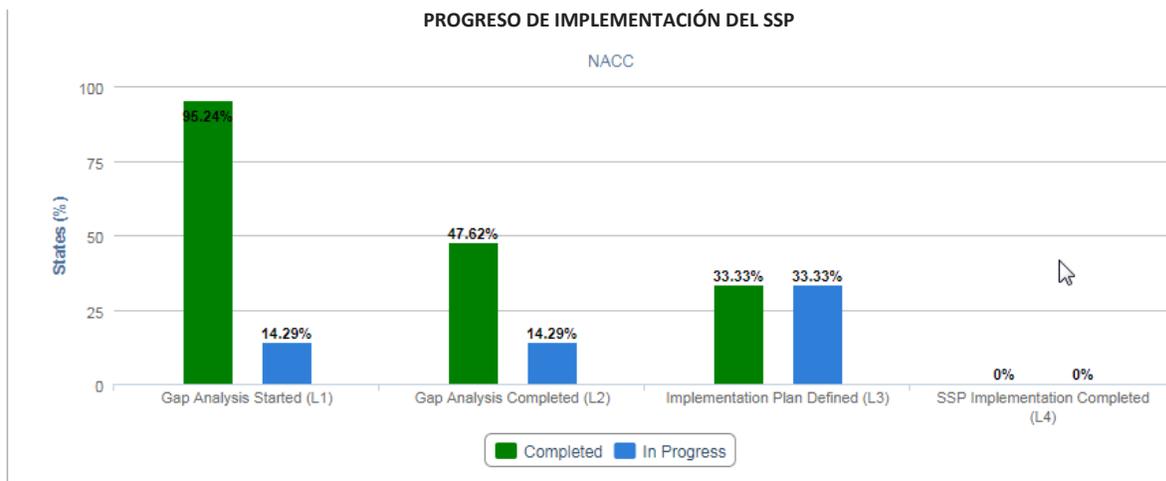
Los principales beneficiarios son los Estados miembros y sus sistemas de aviación civil asociados.

Estado Regional de NAM/CAR

Índice de cimientos SSP



Progreso de implementación del SSP (Análisis de brechas)



| Code | State Name                       | Progress                    | Level (Up %)  | Search: <input type="text"/> |
|------|----------------------------------|-----------------------------|---------------|------------------------------|
| CAN  | Canada                           | Implementation Plan Defined | L3 / 80% L4   |                              |
| CUB  | Cuba                             | Implementation Plan Defined | L3 / 50.9% L4 |                              |
| DOM  | Dominican Republic               | Implementation Plan Defined | L3 / 76.4% L4 |                              |
| GTM  | Guatemala                        | Implementation Plan Defined | L3 / 65.5% L4 |                              |
| HND  | Honduras                         | Implementation Plan Defined | L3 / 61.8% L4 |                              |
| NIC  | Nicaragua                        | Implementation Plan Defined | L3 / 34.5% L4 |                              |
| USA  | United States of America         | Implementation Plan Defined | L3 / 98.2% L4 |                              |
| ATG  | Antigua and Barbuda              | Gap Analysis Started        | L1 / 54.5% L2 |                              |
| BHS  | Bahamas                          | Gap Analysis Started        | L1 / 94.5% L2 |                              |
| CRI  | Costa Rica                       | Gap Analysis Started        | L1 / 63.6% L2 |                              |
| SLV  | El Salvador                      | Gap Analysis Started        | L1 / 32.7% L2 |                              |
| GRD  | Grenada                          | Gap Analysis Started        | L1 / 54.5% L2 |                              |
| JAM  | Jamaica                          | Gap Analysis Started        | L1 / 16.4% L2 |                              |
| MEX  | Mexico                           | Gap Analysis Started        | L1            |                              |
| KNA  | Saint Kitts and Nevis            | Gap Analysis Started        | L1 / 54.5% L2 |                              |
| LCA  | Saint Lucia                      | Gap Analysis Started        | L1 / 54.5% L2 |                              |
| VCT  | Saint Vincent and the Grenadines | Gap Analysis Started        | L1 / 56.4% L2 |                              |
| BRB  | Barbados                         | Gap Analysis Completed      | L2 / 98.2% L3 |                              |
| BLZ  | Belize                           | Gap Analysis Completed      | L2 / 96.4% L3 |                              |
| TTO  | Trinidad and Tobago              | Gap Analysis Completed      | L2 / 20% L3   |                              |
| HTI  | Haiti                            | -                           |               |                              |

Showing 1 to 21 of 21 entries

El estado de las Regiones NAM/CAR de acuerdo con los resultados generales de las Preguntas de protocolo (PQ) del Índice de cimientos del SSP por Estado (iSTARS, marzo de 2018) mostró lo siguiente:

1. Más del 95% (6 Estados): República Dominicana, Nicaragua, Estados Unidos de América, Canadá, El Salvador y Cuba;
2. Entre 85-94.9% (3 Estados): Costa Rica, Guatemala y Jamaica;
3. Entre 75-84.9% (3 Estados): Belice, Trinidad y Tabago y México;
4. Menos del 75% (9 Estados): Honduras, Bahamas, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Antigua y Barbuda, Granada, Saint Kitts y Nevis, Barbados y Haití

La Oficina Regional NACC de la OACI propone el siguiente esquema de agrupación de Estados para la implementación del SSP:

1. Nivel 1: Los estados que actualmente tienen un Índice de cimientos del SSP superior al 95%, acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan de Implementación del SSP, y reciben la asistencia técnica requerida para implementar el SSP para 2020;
2. Nivel 2: Los estados que tienen un Índice de cimientos del SSP Superior al 85%, acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan de Implementación del SSP, y reciben la asistencia técnica requerida para implementar el SSP para el 2021;

3. Nivel 3: Los estados que tienen un Índice de cimientos del SSP Superior al 75%, acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan de Implementación del SSP, y reciben la asistencia técnica requerida para implementar el SSP para el 2022;
4. Nivel 4: Los estados que tienen un Índice de cimientos del SSP Superior al 60%, acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan de Implementación del SSP, y reciben la asistencia técnica requerida para implementar el SSP para el 2023;
5. Los Estados NAM/CAR que completen cualquier fase de la implementación del SSP pueden considerarse como Estados campeones para apoyar a otros Estados en la implementación de las fases que ya han implementado.

*Nota: esperamos que ningún Estado tenga una EI inferior al 60% para 2022.*

La Oficina Regional NACC de la OACI monitoreará el progreso del Programa de Implementación del SSP 2018-2023 de la Región CAR de la siguiente manera:

1. Indicador: progreso en la implementación de SSP
2. Métrica:
  - a. Porcentaje de Preguntas de protocolo (PQ) completadas de las PQ del Índice de cimientos del SSP de iSTARS
  - b. Número de Fases de implementación SSP cumplidas basadas en el Manual de gestión de la seguridad (SMM) de la OACI (Doc 9859)