



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/05
10/06/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

Cuestión 5

del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea

5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional

ASUNTOS DE IMPLEMENTACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio se presenta para mostrar el avance y las acciones tomadas por la Oficina Regional NACC de la OACI en proyectos e iniciativas de implementación de seguridad operacional (Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y la Mejora de las funciones de los Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM), el apoyo proporcionado a los NCCM para promover la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional dentro de los Estados CAR, entre otros).

Acción:	Se muestra en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Doc 1004)• Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)• Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)• NACC/DCA/7/6 <i>IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)</i>• Proyecto de sobre el Sistema de la Mejora de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS)• Proyecto de Comparación del Marco Regulatorio

1. Introducción

1.1 Como parte de las actividades de asistencia técnica realizadas por la Oficina Regional NACC de la OACI bajo la estrategia “Ningún país se queda atrás” (NCLB) para apoyar y mejorar la implementación efectiva de los Sistemas de vigilancia de la seguridad operacional (SOS) de los Estados NAM/CAR, la Oficina Regional NACC de la OACI lleva a cabo una serie de iniciativas y proyectos en materia de vigilancia de la seguridad operacional, tales como:

- a) Proyecto de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), incluyendo los Puntos focales (PoC) de los Grupos de Trabajo (WP) del SSP y el Proyecto de implementación del Plan Nacional para la seguridad operacional de la aviación (NASP) (refiérase al **Apéndice A**)
- b) Grupos de trabajo de los Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM)
- c) Proyecto de Comparación del Marco Regulatorio
- d) Proyecto de Mejora sobre el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS) (refiérase al **Apéndice B**)
- e) Proyecto para desarrollar una guía para apoyar la Vigilancia de la Seguridad operacional de los servicios de navegación aérea

1.2 Cada uno de ellos apoya requisitos específicos de la OACI (Anexo 19, GASP, Doc 9734, entre otros); sin embargo, la pandemia frenó todas esas iniciativas y proyectos, pero no los detuvo por completo. La Oficina Regional NACC de la OACI realizó reuniones virtuales en todas las iniciativas y proyectos, manteniendo la continuidad de la seguridad operacional.

2. Avance de las Iniciativas de Seguridad Operacional de la OACI NACC

2.1 El Proyecto de implementación del SSP, incluidos los PoC del SSP, los Grupos de trabajo y el proyecto de implementación del NASP.

2.1.1 La Oficina Regional NACC ha realizado reuniones de coordinación con los PoC del SSP para conformar los Grupos de Trabajo (WG) y compartir información de seguridad operacional. Durante la última reunión virtual celebrada el 4 de noviembre de 2021, la reunión acordó los Términos de Referencia (TdR) para los WG y la conformación de un WG para los Estados de habla inglesa y otro para los Estados de habla hispana. La nominación de los relatores de cada WG está en curso siguiendo los ToR establecidos.

2.1.2 Tomando en consideración las dificultades experimentadas por los Estados en la implementación del SSP, durante la Trigésima Sexta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA (RASG-PA ESC/36), se acordó impulsar la implementación del SSP para los Estados CAR. En respuesta a ello, la Oficina Regional NACC de la OACI ha establecido un conjunto adicional de acciones para promover la implementación del SSP en la región, con el apoyo de Canadá como Estado campeón, y del RASG PA, de la siguiente manera:

Fase 1: La Oficina Regional NACC coordinará la evaluación del avance en la implementación del SSP en los Estados CAR por niveles (de acuerdo con la base del SSP en el Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iStars). Especialistas en la materia (SME) de Canadá y la Sede de la OACI realizarán una evaluación de cada Estado, para tener un estado actualizado de los avances logrados e identificar las brechas remanentes en la implementación del SSP (virtual y con un tiempo estimado de 4 días) comenzando con los Estados de nivel uno y así sucesivamente.

Fase 2: Con base en las evaluaciones de los SME, la Oficina Regional NACC coordinará misiones de apoyo en sitio para los Estados del nivel 1 (Cuba, El Salvador Nicaragua y República Dominicana) para brindar orientación y un plan de acción para finalizar la implementación del SSP. (3 días cada misión, por Estado)

Fase 3: Para los niveles 2 y 3, los SME prepararán e impartirán talleres Ad hoc cubriendo las necesidades y brechas encontradas durante las evaluaciones. Los talleres serán realizados por la Oficina Regional NACC y se adaptarán a cada nivel (uno para el nivel 2 y otro para el nivel 3).

Nota: Estas acciones tomarán ventaja de los WG del SSP para apoyar a aquellos Estados por debajo del 60% de acuerdo con la base SSP del iStars.

2.1.3 Reconociendo la necesidad de preparar el NASP en los Estados CAR y teniendo en cuenta que el NASP es un componente fundamental para el apoyo del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) de las Regiones NAM/CAR y el SSP de su Estado, la Oficina Regional NACC también está llevando a cabo el Proyecto de Implementación del Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP), este proyecto será apoyado por los Estados campeones, el proyecto CAP de la Administración Federal de Aviación (FAA) y el Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP) de la OACI. Las actividades previstas son:

- Proporcionar a los Estados CAR el “Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI” (el cual es un curso de instrucción virtual auto dirigido y desarrollado por la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI con una duración estimada de 6 horas) a 2 PoC por Estado;
- Taller de dos días destinado a asistir a los Estados en la revisión técnica de la guía de elaboración del NASP y las metodologías necesarias para su elaboración. Dicho taller se llevará a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, a finales de agosto, con el apoyo de dos SME;
- Misión de asistencia técnica en sitio, una por Estado, a cargo de uno de los SME;
- Asistencia virtual y sesiones de seguimiento según sean necesarias, a ser realizadas por los SME y sujeto a su disponibilidad.

2.2 Grupos de trabajo de los Coordinadores nacionales de supervisión continua

2.2.1 La Oficina Regional NACC ha apoyado las actividades de los NCMC durante la pandemia y ha realizado reuniones y talleres virtuales anuales. Durante la Cuarta Reunión de Coordinadores Nacionales de supervisión continua, se tomaron y acordaron importantes decisiones, tales como:

- Actualización de los ToR
- El establecimiento de cronogramas para la realización de la autoevaluación del Estado y el resto de funciones y responsabilidades de los NCMC de acuerdo con el Doc 9734 para mejorar la eficacia del SOS en nuestra región.
- El establecimiento de WP separados para los Estados de habla hispana e inglesa, bajo la coordinación de la Oficina Regional NACC. Los respectivos relatores se encuentran en proceso de elección de acuerdo con los nuevos ToR.
- La Oficina Regional NACC brindará apoyo en la implementación de la autoevaluación a ECCAA, Haití, México y República Dominicana.

2.3 Proyecto de Comparación del Marco Regulatorio

2.3.1 El proyecto comenzó con la evaluación utilizando las diversas reglamentaciones “base” 145 de las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA) utilizadas dentro de la región, que son principalmente FAA MCARS, reglamentaciones sudamericanas, Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LARS), reglamentaciones centroamericanas, ECAR/ Reglamento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) para facilitar la formulación de acuerdos bilaterales/multilaterales entre Estados. El proyecto cubrirá una gama de regulaciones tales como Organizaciones de Mantenimiento, (punta de lanza), aprobación de operadores extranjeros, operadores aéreos comerciales, etc.

2.3.2 El proyecto cuenta con el apoyo de los SME de la FAA, EASA, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y los Estados campeones. Las reuniones de trabajo han contado con la participación del 80 al 90% de las PoC de los Estados de nuestra región.

El objetivo del Proyecto es proporcionar a los Estados de la Región CAR un marco para ayudarlos a reconocer e identificar dónde las regulaciones de los Estados son iguales, diferentes pero equivalentes o son fundamentalmente diferentes. Esto permitirá a los Estados celebrar acuerdos bilaterales o multilaterales sobre el reconocimiento o la aceptación de las normas de los demás como si estuvieran totalmente armonizados.

2.3.3 Si bien esta fase del proyecto (la comparación de las regulaciones de OMA) está casi completada (80%), las reuniones de trabajo se han detenido debido a cambios solicitados por algunos Estados en la metodología de presentación de los documentos a comparar y para mejorar el proceso de comparación. Se espera terminar esta comparación de regulaciones a final de 2022 y continuar con las regulaciones de aprobación de operadores extranjeros en el primer trimestre de 2023.

2.4 El Proyecto de Implementación de Mejora del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS)

2.4.1 La propuesta de la Oficina Regional NACC de la OACI es medir la Implementación Efectiva (EI) de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI en aquellos Estados que no han recibido una auditoría completa del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en los últimos 6 años o han tenido una evaluación de seguridad de la aviación internacional (IASA) negativa o una auditoría de EASA.

2.4.2 Además, la Oficina Regional NACC está realizando un muestreo (10 a 30%) de la autoevaluación de nuestros Estados que actualmente están realizando dicha autoevaluación, los resultados del muestreo se han utilizado como parte de los Criterios para la elección de los Estados a seguir midiendo y establecer el estado actual del SOS de autoridades.

2.4.3 Para lograr esto, se están creando Grupos de Expertos encabezados por los Especialistas Regionales de implementación de seguridad operacional NACC de la OACI; estos grupos están integrados por expertos de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea (ACSA) y expertos de los Estados NACC. Estos expertos, si aún no lo han completado, recibirán instrucción adicional en el área de vigilancia de la seguridad, como inspector de seguridad del gobierno (GSI), metodología de auditoría de IASA, USOAP y EASA-SAFA. La priorización de la formación se basa en el cumplimiento del perfil preestablecido (requisitos de experiencia para inspectores de Aeronavegabilidad (AIR), Operaciones (OPS) y Otorgamiento de Licencias al Personal e instrucción (PEL)). Por otro lado, los inspectores de las

Autoridades de Aviación Civil (AAC) que no cumplan con la experiencia u otros requisitos/prerrequisitos similares serán considerados para asistir a la instrucción pero no serán certificados.

2.4.4 Hasta el momento se tiene programado que 42 inspectores de la región reciban los siguientes cursos en línea de GSI:

- Inspector gubernamental de seguridad operacional avalado por la OACI - Licencias de personal (GSI PEL)
- Inspectores gubernamentales de seguridad operacional de la OACI - Curso de certificación de carga aérea (GSI-AC)
- Inspectores gubernamentales de seguridad operacional de la OACI - Curso de certificación de operadores aéreos (GSI OPS)

2.4.5 De los candidatos presentados por los Estados CAR para participar en el proyecto, se han seleccionado 32 Expertos (AIR, OPS y PEL) para recibir:

- La instrucción en línea sobre la metodología de auditoría de IASA con el apoyo en especie de la FAA, además
- la formación EASA/SAFA, que se encuentra en la coordinación final de su despliegue con el apoyo de AIRBUS (previsto en el último trimestre de 2022)
- La formación de auditores internacionales de la IATA sigue en marcha
- Se espera que la instrucción basada en computadora (CBT) de la OACI se implemente en el último trimestre de 2022

2.4.6 La Oficina Regional NACC ha realizado muestreos de la autoevaluación estatal en al menos tres Estados de la Región CAR como parte de este proyecto.

2.5 Proyecto para desarrollar una guía para apoyar la Vigilancia de la Seguridad operacional de los servicios de navegación aérea

2.5.1 Con el fin de abordar los desafíos identificados para que los Estados de la Región CAR establezcan una estructura organizativa eficaz con funciones relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional de los proveedores de ANS y la falta de una guía clara para desarrollar procesos y procedimientos para realizar las inspecciones de ANS, el Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP) aprobó un proyecto para desarrollar una guía para apoyar la supervisión de la seguridad operacional de los ANS.

2.5.2 El objetivo principal es redactar una guía regional para apoyar el desarrollo de un manual de inspectores ANS y su programa de capacitación. El material de orientación preparado bajo este proyecto ayudará a los Estados de la Región CAR a establecer una estructura organizacional con funciones relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de ANS, incluidas funciones generales y específicas, descripciones de puestos, planificación anual y la metodología para determinar las necesidades de personal para llevar a cabo todas las tareas relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, con el fin de asistir a los inspectores de ANS en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional de manera estandarizada y eficaz en las siguientes áreas:

- Gestión del Tránsito Aéreo (ATM);
- Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de Aeronaves (PANS-OPS);
- Servicios de Información Aeronáutica (AIS/AIM);
- Cartas Aeronáuticas (MAP);
- Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS);
- Meteorología Aeronáutica (MET);
- Búsqueda y Salvamento (SAR); y
- Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional.

2.5.3 Además, la guía incluye material para definir las competencias de los Inspectores de Seguridad Operacional de la Aviación Civil para desarrollar calificación y experiencia mínimas, y programas detallados de capacitación para inspectores en las áreas antes mencionadas. El proyecto está completo y pendiente de revisión editorial final y publicación.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) participar y apoyar los proyectos e iniciativas de implementación de seguridad operacional de la Oficina Regional NACC; y
- b) Se invita a los Directores Generales a apoyar los PoC de sus Estados que están participando y colaborando con la Oficina Regional NACC.

APÉNDICE A
ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD
OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP)

1. Introducción

1.1 Durante la Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/8), la Secretaría presentó el Informe Regional sobre Seguridad Operacional de los Estados NAM/CAR de la OACI y también la Estrategia de Implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) para 2018-2023, siguiendo la Conclusión NACC/DCA/07/6 *ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DEL SSP NACC*.

1.2 Como parte de este proyecto, entre 2019 y 2020, se inició un proceso de verificación de la documentación correspondiente a las Preguntas de Protocolo (PQ) incluidas en el análisis de brecha de República Dominicana y Nicaragua quienes fueron Estados voluntarios en esta etapa del proyecto. Como resultado de dicha verificación, se elaboró el programa de trabajo para cada Estado y se brindó seguimiento y asesoría correspondientes para su cumplimiento, sin embargo, debido a la pandemia y el cambio en las prioridades de los Estados, no se pudo dar continuidad a las verificaciones subsecuentes a los demás Estados y tanto el soporte técnico, como los esfuerzos de los Estados se vieron disminuidos o puestos en un nivel menor de prioridad.

1.3 De acuerdo a la conclusión NACC/DCA/7/6 *IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP* desarrollada para asistir a los Estados, la Oficina Regional NACC continúa brindando apoyo a los Estados de la Región CAR en la realización del análisis de brecha del SSP y en la implantación de dicho programa en cumplimiento con las disposiciones del anexo 19 de la OACI. Con el avance del proceso de normalización en las operaciones aéreas la Oficina Regional NACC de la OACI está retomando el seguimiento a aquellos Estados que por su puntaje, de acuerdo con el “SSP Foundation” están posicionados en un porcentaje de cumplimiento del 95% de cumplimiento o más, con ayuda de Estados campeones y la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA).

Problema Identificado:

Dificultad de los Estados de la Región CAR en la implementación del SSP debido a la falta de personal cualificado o soporte técnico, la pandemia y al cambio de prioridades internas de los Estados.

Objetivos del proyecto:

El objetivo del proyecto es fomentar el desarrollo del documento de SSP y su implementación en la región, ayudando a los Estados miembros a cumplir con los requisitos para la implementación de los Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP) según lo establecido en el GASP a través de:

1. Apoyar la obtención de las capacidades y las herramientas para desarrollar el documento del SSP y su implementación por parte de los Estados de la Región CAR obtengan.
2. Desarrollar un taller de trabajo para el desarrollo del SSP y las sinergias para la colaboración mutua entre Estados.
3. Proveer a los Estados que así lo requieran de soporte técnico y acompañamiento por parte de SME de Estados campeones, ACSA y la sede de la OACI.

1.6 Dicho soporte podrá ser en sitio y seguimiento vía video-conferencias (virtual), el tiempo estimado para el apoyo en sitio es de 3 semanas en un período de tres meses consecutivos, con seguimiento de manera virtual y posible verificación por parte de la Oficina Regional NACC.

SME de los Estados Campeones.

1.7 Se usarán SME de Estados campeones tales como Costa Rica y República Dominicana con soporte y coordinación de la oficina regional NACC y la sede de la OACI.

Taller de trabajo.

1.8 Los talleres de trabajo constaran de repaso técnico de las preguntas del análisis de brecha, detección de riesgos, herramientas para el análisis de riesgo, sistema de recolección y análisis de datos, establecimiento de plan de trabajo, entre otros. Se invitará a los Estados a someter los avances realizados en sus correspondientes SSP para ser utilizados durante el taller de trabajo.

Soporte técnico en sitio.

El soporte técnico en sitio será coordinado a través de la oficina NACC de la OACI y estará basado en el establecimiento del estado actual de desarrollo del SSP de los Estados elegibles, asesoría y la elaboración de planes de trabajo Ad hoc para cada Estado. Este evaluación y asesoría deberá ser realizada en un plazo de 3 semanas repartidas en un lapso de tiempo de 3 meses.

Apoyo virtual

Los SME podrán dar seguimiento a los planes de trabajo acordados vía sesiones virtuales según disponibilidad y en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI.

APÉNDICE B
PROYECTO DE MEJORA DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SOS)

1. Introducción

1.1 Durante las últimas Misiones de Asistencia a los Estados NACC y debido a la experiencia obtenida como parte de las actividades del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) dentro de las Regiones NAM/CAR, se identificó la falta de sostenibilidad en la capacidad de los Estados para brindar un nivel aceptable de Vigilancia de la Seguridad Operacional. Los Estados no dan seguimiento ni implementan las lecciones aprendidas durante las auditorías y la Oficina Regional NACC de la OACI reconoce parte de la responsabilidad por estos problemas.

1.2 Aunque los Estados son auditados por la OACI, varios estados NACC están siendo auditados por entidades y organizaciones internacionales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos con resultados insatisfactorios debido a la falta de preparación por parte de los Estados y por otro lado, supervisión limitada de la Oficina Regional NACC de la OACI. La mayoría de los Estados NACC dependen en gran medida del turismo para la sostenibilidad y el crecimiento de sus economías y, a su vez, para cumplir con los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Esto es especialmente cierto, y en detrimento, de nuestros Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID) del Caribe, pero también se aplica a los Estados de Centroamérica. Si bien solo existe una norma mundial (OACI), para la aviación internacional, el hecho es que hay 193 Estados miembros, cada uno con su propia metodología para cumplir con esos estándares de la OACI.

1.3 Existen diferentes metodologías para validar el cumplimiento de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, mientras que la mayoría de los Estados se basan en los resultados de las auditorías de la OACI, algunos Estados tienen mandatos individuales de sus órganos rectores para realizar sus propias validaciones de dicho cumplimiento, muchas veces, en detrimento de nuestros Estados, esto ha dado lugar a diversos sistemas de auditoría a los que nuestros Estados están sujetos más allá del USOAP (si desean operar en Estados Unidos, o Europa y viceversa), como la FAA, el Programa de Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional (IASA) y el programa de supervisión europeo EASA. Todos estos programas se centran principalmente en los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI.

Problema identificado:

1.4 Dificultad de los Estados NACC para establecer y mantener un Sistema de Vigilancia Operacional (Vigilancia de la Seguridad Operacional) sustentable y efectivo.

Objetivos del proyecto:

1. Asegurar que los Estados miembros de la NACC tengan las herramientas para desarrollar la capacidad de mantener un nivel adecuado de Vigilancia de la seguridad operacional (sostenibilidad).
2. Apoyar el establecimiento de un Sistema SOS integral que garantice la confianza y validación mundial del SOS de los Estados NACC, independientemente de la entidad o la metodología de revisión utilizada.
3. Desarrollar un documento de referencia cruzada de las diferentes listas de verificación para las auditorías USOAP, IASA y EASA.

4. Alentar a los Estados a asumir funciones y asumir la responsabilidad de proporcionar un sistema de aviación seguro, eficiente y que cumpla con las normas internacionales como Estados miembros de la OACI.
5. Proporcionar a los Estados que tienen un presupuesto y recursos limitados, una oportunidad para superar el desafío de establecer un Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS) sostenible bajo la OACI

Objetivo principal.

1.5 El objetivo del proyecto es aumentar la capacidad y el nivel de Vigilancia de la Seguridad Operacional en los Estados y establecer un sistema de monitoreo sólido y permanente como parte del Programa de Asistencia Sistémica (SAP) (específicamente la Fase de Sostenibilidad del SAP). El alcance del proyecto es para todos los Estados NACC.

Alcance.

1.6 La propuesta de la Oficina Regional NACC de la OACI es medir la Implementación Efectiva (EI) de los SARPS de la OACI en aquellos Estados que no han recibido una auditoría del USOAP completa en los últimos 6 años o han tenido una auditoría negativa de IASA o EASA. Además, la Oficina Regional NACC realizará una muestra (del 10 al 30 %) de la autoevaluación de nuestros Estados NACC que actualmente están realizando dicha autoevaluación. Los resultados del muestreo se utilizarán como parte de los criterios para la elección de los Estados a seguir y para establecer el estado actual del sistema de autoridades de vigilancia de la seguridad operacional. Para lograrlo, se están creando Grupos de Expertos encabezados por los Especialistas Regionales de implementación de seguridad operacional NACC de la OACI; estos grupos están integrados por expertos de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea (ACSA) y expertos de los Estados NACC. Estos expertos, si aún no lo han completado, recibirán instrucción adicional en el área de vigilancia de la seguridad, como el inspector de seguridad del gobierno (GSI), USOAP y EASA-SAFA. Se priorizará la instrucción de los expertos en función del cumplimiento del perfil establecido (requisitos de experiencia básica para Inspectores de Aeronavegabilidad (AIR), Operaciones (OPS) y Otorgamiento de Licencias al Personal (PEL). Los inspectores actuales de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) que no cumplan con la experiencia u otros requisitos/prerrequisitos similares serán considerados para asistir a la instrucción, pero no se certificarán si dicha experiencia es parte del requisito previo para la instrucción y no se cumple).

1.7 Como se indicó anteriormente, los Grupos de Expertos recibirán instrucción en las metodologías de auditoría de IASA FAA, IATA, USOAP y EASA, con el fin de ofrecer a los Estados el más alto nivel de capacidad de sus inspectores para evaluar y apoyar la sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. Uno de los objetivos de este proyecto es garantizar que todos los Estados cuenten con personal suficientemente calificado e instruido para garantizar que el Estado demuestre el cumplimiento de las SARPS de la OACI, independientemente de la autoridad o metodología de auditoría. Otro objetivo es desarrollar un cuadro de recursos de inspectores calificados que puedan ser compartidos entre los Estados para construir, mantener y apoyarse mutuamente en el mantenimiento de sus sistemas compatibles con la OACI. La Oficina Regional NACC continuará trabajando con los Estados como parte del SAP y promoverá la continuidad del proyecto SOS.

1.8 Con base en eventos tales como la necesidad del Estado de prepararse para una próxima auditoría (USOAP, IASA, EASA, etc.), resultados negativos de una auditoría o indicadores negativos durante una autoevaluación de los Estados, la Oficina Regional NACC iniciará la asistencia a los Estados y coordinación de este cuadro de expertos instruídos/calificados para brindar el apoyo necesario.

1.9 Como ventaja adicional del proyecto, el uso de expertos proporcionados por los propios Estados de la Región constituirá un semillero para que el personal técnico adquiera experiencia y un alto nivel de conocimiento en las disposiciones de la OACI, lo que permitirá elevar el nivel técnico en la región y al mismo tiempo ampliar la capacidad del Estado para autoevaluar sus propios sistemas y cooperar entre sí.

Resultados esperados

1.10 A través de la implementación de esta estrategia, la Oficina Regional NACC espera que los Estados Miembros:

- Tengan una perspectiva actualizada/real del estado de su propio SOS,
- Adquirir el conocimiento y las habilidades para establecer un SOS Sostenible y
- La capacidad de compartir ese conocimiento y expertos en vigilancia de la seguridad operacional instruidos con otros Estados dentro de la región para normalizar la sostenibilidad de los SOS

Activación del Grupo de Expertos y Cobertura de Costos

1.11 El proyecto será liderado por los Especialistas Regionales en implementación de seguridad operacional NACC e integrado por expertos de los Estados y Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) de la región como ACSA en Centroamérica y Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe (CASSOS) en los Estados de la Comunidad del Caribe (CARICOM) de la Región CAR. Se podrá establecer más de un grupo de expertos dependiendo de la cantidad de personal que los Estados puedan proporcionar y el cumplimiento de los requisitos de experiencia y conocimientos establecidos. Una vez conformado el grupo, deberá realizar evaluaciones (virtuales) sobre el cumplimiento de las disposiciones OACI de los Estados NACC. Posteriormente, darán seguimiento y asesoramiento sobre la solución a las no conformidades encontradas de acuerdo a un plan de trabajo propuesto, el cual deberá ser consensuado entre la Oficina Regional NACC y el Estado luego de la evaluación.

Dado que existen variados escenarios y posibilidades en cuanto a la cobertura de costos, tales como;

- Apoyo en especie proporcionado por los Estados campeones,
- Aportaciones de Instituciones Donantes,
- La propia capacidad del Estado asistido para cubrir los costos,
- Contribuciones de Organizaciones no-gubernamentales (ONG) al proyecto de asistencia,
- Programa de fondos SAFE de la OACI,
- La cobertura de costos se determinará de manera específica para cada asistencia en función de estos y otros factores que se puedan considerar.

Evaluación y Seguimiento.

1.12 La evaluación y seguimiento de las misiones y sus resultados será realizada por los Especialistas Regionales de implementación de seguridad operacional NACC. El Programa de Trabajo resultante de las verificaciones realizadas será incluido en los Planes de Acción Anuales de los Estados de acuerdo al SAP.

FASES DEL PROYECTO

Fases	Descripción de Actividades	Fecha Aproximada	Responsable
1	<p>Establecimiento del Grupo de Expertos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Personal de los Estados y RSOO (ACSA/CASSOS) previamente propuesto por la agencia en cumplimiento de las calificaciones propuestas a continuación. • Los Estados deben proponer a sus candidatos para formar parte del grupo de expertos (de preferencia mínimo 2 expertos por área OPS, AIR y PEL inicialmente). • La Currícula del personal propuesto deberá ser enviados por correo electrónico en formato PDF a la Oficina Regional NACC de la OACI para su evaluación y aceptación. • Las cualificaciones mínimas de los candidatos son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> a) Experiencia mínima de 5 años como inspectores, con participación en procesos de certificación de aerolíneas y talleres de mantenimiento. b) Participación en la aprobación de operaciones especiales. c) Conocimiento de los Anexos y Documentos de la OACI. d) Deseable que estén calificados como auditores USOAP. e) Experiencia en la industria de acuerdo con la OACI. 	enero 2022	Estados
2	<p>Instrucción:</p> <p>El personal seleccionado para que de acuerdo al grupo de expertos debe estar capacitado en las diferentes metodologías de auditoría como IASA, USOAP, IATA y EASA. Para ello se buscará el apoyo de las entidades antes mencionadas para traer instructores a la región, para lo cual se podrá contar con las instalaciones del Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Oficina Regional NACC de la OACI, entre otras.</p>	Primer semestre de 2022	OACI, ACSA, FAA, EASA, IATA.

3	<p>Elaboración de un Documento Maestro (referencia cruzada) de los diferentes tipos de auditorías:</p> <p>Con base en las listas de verificación establecidas por IASA, USOAP, IATA y EASA, se desarrollará un documento maestro que servirá de base para la mejora de las técnicas de auditoría del grupo de expertos y una mejor comprensión de las mismas por parte de los Estados.</p>	Tercer trimestre de 2022	Grupo de expertos, OACI
4	<p>Establecimiento del grupo de expertos: Basado en personal propuesto por los Estados y las RSOO.</p> <p>Establecimiento de un programa de evaluación operativa:</p> <p>Con base en eventos tales como la necesidad del Estado de prepararse para una próxima auditoría (USOAP, IASA, EASA, etc.), los resultados negativos de una auditoría o los indicadores negativos durante una autoevaluación de los Estados, la Oficina Regional NACC iniciará la asistencia a los Estados y la coordinación. de estos cuadros de expertos formados/calificados para brindar el apoyo necesario. Actualmente, al menos 6 Estados están realizando autoevaluaciones completas.</p>	diciembre de 2021	Grupo de expertos, OACI
5	Misiones de evaluación operativa según Programa de Trabajo (virtual).	último trimestre de 2022	Grupo de expertos, OACI

COSTOS POR FASE DE INSTRUCCIÓN

location	number of trainees	COURSE TO BE DELIVERED				COURSE DURATION	DSA	DSA X COURSE	FLIGHT TICKETS	TOTAL AMOUNT FOR FLIGHT TICKETS	TOTAL COST OF THE TRAINING
		FAA	IATA	ICAO	EASA						
MEXICO ICAO /DAC REPUBLICA DOMINICANA	20			ONLINE	X	6	\$ 352.00	\$ 42,240.00	\$ 1,700.00	\$ 34,000.00	\$ 76,240.00
IDAC REPUBLICA DOMINICANA	20	X		ONLINE		6	\$ 235.00	\$ 28,200.00	\$ 1,700.00	\$ 34,000.00	\$ 62,200.00
MIA/USA	20		X	ONLINE		11	\$ 326.00	\$ 71,720.00	\$ 1,700.00	\$ 34,000.00	\$ 105,720.00
\$ 244,160.00											