



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/12 — NE/05  
26/06/24

**Duodécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/12)**

Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Hacia un apoyo a la implementación más eficaz**

**ACTUALIZACIONES DE IMPLEMENTACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (RASG-PA, GRUPOS DE  
TRABAJO, PROYECTOS E INICIATIVAS)**

(Presentada por Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota proporciona una actualización sobre las actividades del RASG-PA y resume la asistencia brindada por la OACI a los Estados NACC a través de los diferentes proyectos e iniciativas durante el último año.	
<b>Acción:</b>	Presentado 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 10004 - Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)</li><li>• Doc 9859 – Manual de Gestión de la Seguridad</li><li>• Doc 9734 – Manual de vigilancia de la seguridad operacional</li><li>• Informe de la 39ª Reunión del Comité Ejecutivo de RASG-PA (ESC/39)</li><li>• Informe de Proyectos de la Dirección de Cooperación Técnica</li><li>• Actividades aprobadas por el RLA09801 Programa Multirregional de Asistencia a la Aviación Civil (MCAAP)</li><li>• Documentos de Proyectos de la Oficina NACC</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En cuanto a la implementación en el área de seguridad de la aviación, el apoyo extendido por la Oficina Regional (OR) NACC a los Estados de la región CAR se brinda tanto directamente, a través de los proyectos e iniciativas de la Oficina, como a través del Grupo Regional de Seguridad de la Aviación – Panamérica (RASG-PA).

1.2 Cada uno de ellos soporta requisitos específicos de la OACI (Anexo 19, GASP, Doc 9734, Anexo 13, entre otros). Con la recuperación casi total de las operaciones aéreas tras la pandemia, la OR NACC ha seguido actualizando sus proyectos.

## 2. Implementación de seguridad operacional por actividades de RASG-PA

2.1 La asistencia brindada por la Oficina NACC a través de RASG-PA se detalla en la nota informativa de RASG-PA ESC/39 — IP/04 (**Apéndice**). Este IP fue presentado por la Secretaría en la Trigésima Novena Reunión del Comité Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación— Panamérica (ESC/39), celebrada en la Ciudad de México los días 29 y 30 de mayo de 2024. A partir de estas actividades se alienta a los Estados a:

- a) Utilizar y promover los avisos de seguridad operacional
- b) Implementar CST para fortalecer el análisis y las mitigaciones de datos operativos de seguridad
- c) Participar activamente en las actividades del PA-RAST
- d) Apoyar los proyectos aprobados por RASG-PA

## 3. Estado de implementación de proyectos e iniciativas NACC

La OR NACC ha dedicado esfuerzos sustanciales a apoyar directamente a los Estados, habiendo desarrollado y continuado los siguientes proyectos e iniciativas en el área de seguridad operacional.

### 3.1 GRUPOS DE TRABAJO (GT) DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD (SSP)

3.1.1 La OR NACC ha establecido los Grupos de Trabajo (GT) del SSP para los Estados de habla inglesa y española; sin embargo, ambos grupos continúan enfrentando desafíos para encontrar el momento correcto para las reuniones. A pesar de las dificultades durante la última reunión de la SSP celebrada en mayo de 2024, se acordó adoptar tareas específicas para unir esfuerzos con el proyecto de implementación de la SSP conformando grupos de trabajo para realizar las siguientes actividades:

- a) Desarrollar una herramienta para medir la cultura de seguridad operacional de un Estado, siguiendo la herramienta del Grupo de Colaboración Internacional en Gestión de la Seguridad Operacional (SM ICG) de la OACI.
- b) Desarrollar un documento para establecer sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad (SDCPS) que contenga los elementos mínimos de un sistema eficaz. (*Nota: basado en la metodología cubana*)
- c) Desarrollar una herramienta de cálculo para detectar la necesidad de personal para implementar el SSP. (*Nota: Confíe en la metodología ACSA*)
- d) Desarrollar un Taller para directivos responsables y otros stakeholders de la alta dirección, cuyo contenido buscará abordar los 3 puntos anteriores [*del a) al c)*].

3.1.2 El RASG-PA también ha contribuido en el apoyo a la implementación del SSP, a través de la asignación de fondos para esta implementación.

### 3.2 PROYECTO DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (NASP)

3.2.1 El proyecto fue desarrollado para ayudar a los Estados a desarrollar su NASP de acuerdo con la orientación del GASP y la alineación con las metas y objetivos del NACC RASP. El proyecto ha sido

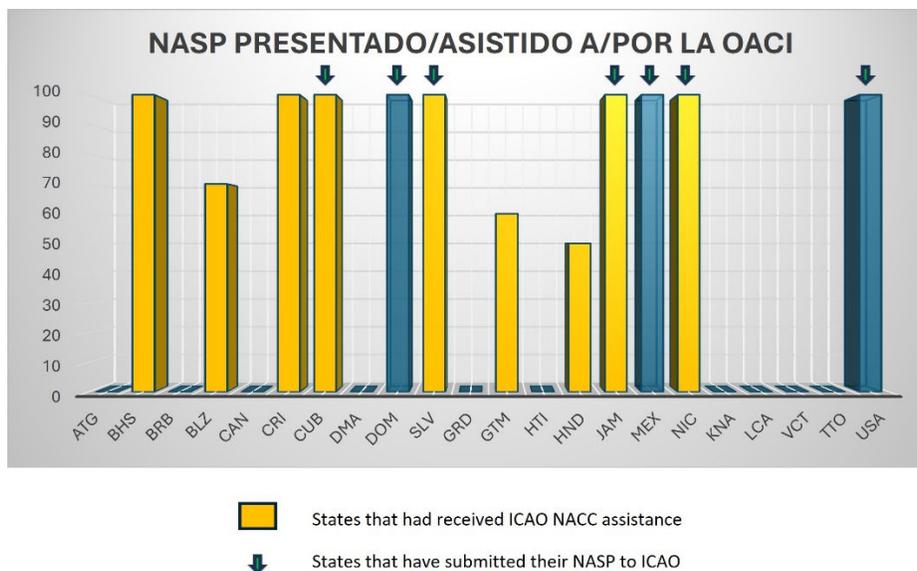
financiado inicialmente por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y el RLA09801 Programa multirregional de asistencia a la aviación civil (MCAAP) de la OACI.

3.2.2 El objetivo del Proyecto es garantizar, mediante la provisión de la capacitación y orientación adecuadas, que los Estados CAR tengan las herramientas y conocimientos necesarios para desarrollar sus NASP y tenerlos aprobados para finales de 2024. Esto se logrará en dos fases, la primera con los Estados centroamericanos (según la especificación del donante) y la segunda con los Estados del Caribe.

3.2.3 El Proyecto NASP está por finalizar su Fase 1 de implementación, habiendo completado las siguientes actividades:

- Suministro del “Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación” de la OACI, que es un curso de capacitación virtual a su propio ritmo desarrollado por la Instrucción de Aviación Global (GAT) de la OACI para al menos 24 participantes de 13 estados de la Región CAR.
- Despliegue del taller de dos días para asistir a los Estados con una revisión técnica de la guía de preparación del NASP y las metodologías necesarias para su desarrollo. El taller contó con la participación de 12 Estados y se llevó a cabo en la RO NACC de la OACI en la Ciudad de México, en diciembre de 2022.
- Despliegue de las primeras cuatro misiones de asistencia técnica in situ a los Estados, una por Estado, realizadas por una SME y el Oficial Regional de Implementación de Seguridad Operacional de la OR NACC de la OACI. Las misiones se llevaron a cabo en 2023.
- Ejecución de la misión de asistencia a Honduras del 17 al 21 de junio de 2024. Está previsto que Belice y Guatemala reciban la asistencia en julio y agosto de 2024 respectivamente.
- Asistencia virtual y sesiones de seguimiento según sea necesario, a ser realizadas por las PYMES, en coordinación con OR NACC y sujeto a su disponibilidad.

3.2.4 Se proporcionó un Proyecto de Implementación Especial (SIP) con la provisión de un iPack sobre Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación a Jamaica (2023) y Bahamas (segundo trimestre de 2024), lo que resultó en la aprobación del NASP y la presentación a la OACI en el caso de Jamaica y el pleno desarrollo del NASP en el caso de Bahamas (pendiente de aprobación sólo para su presentación a la OACI).



3.2.5 La implementación de la fase 2 dirigida a los restantes Estados del Caribe está pendiente de la disponibilidad de fondos, estimados en USD \$ 25.000.

### 3.3 *GRUPOS DE TRABAJO DE COORDINADORES NACIONALES DE MONITOREO CONTINUO (NCCM)*

3.3.1 Una vez establecidos los grupos de habla inglesa y española, la OR NACC ha coordinado la realización de las siguientes actividades:

- desarrollo de un documento modelo de programa de instrucción para uso de los Estados CAR que buscan un programa de instrucción compatible con la OACI; y
- mejora del material del taller del Marco en Línea (OLF) para enriquecer el material existente e implementar un taller virtual para todo el personal técnico de las autoridades de nuestra región para garantizar la comprensión del sistema y el alcance de las Preguntas del protocolo del Programa Auditoría Universal de Vigilancia de la Seguridad - Enfoque de monitoreo continuo (USOAP-CMA).

3.3.2 Ambos materiales están siendo trabajados por los Grupos de Trabajo de NCCMs y tienen un 60% de avance.

### 3.4 *PROYECTO DE MEJORA DEL SISTEMA DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD (SOS)*

3.4.1 El objetivo del proyecto es mejorar la implementación efectiva (EI) de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y el sistema de vigilancia de la seguridad operacional en los Estados de la región CAR, priorizando a aquellos que no han recibido un Programa universal completo de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en los últimos 6 años o haber tenido una Evaluación de Seguridad de la Aviación Internacional (IASA) o Auditoría EASA negativa, mediante la realización de evaluaciones in situ a los Estados de la Región con un grupo de expertos calificados a través de este proyecto en coordinación con los Oficiales regionales de implementación de seguridad operacional de la oficina NACC de la OACI.

3.4.2 Además, la OR 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 están utilizando como parte de los criterios. para que se avance en la medición de la elección de los Estados y se establezca el estatus del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Estados. Hasta este punto, el proyecto ha completado las fases de establecimiento que incluyen:

- Establecimiento del Grupo de Expertos
- Capacitación: El proyecto ha brindado capacitación al grupo de expertos y a los inspectores de las autoridades, que no cumplían los criterios, para convertirse en expertos.
- Desarrollo de un Documento Maestro (referencia cruzada) de los diferentes tipos de auditorías: el conjunto completo de Herramientas de Evaluación de Documentos de Referencia Cruzada (CRDET) están disponibles en <https://www.icao.int/NACC/Pages/tf-2023-sos.aspx>.
- Establecimiento de un programa de evaluación operativa. - El proyecto ha realizado las siguientes Misiones de evaluación Operativa según el Programa de Trabajo:
  - o Costa Rica (80% de avance): área pendiente: OPS
  - o Honduras (20% de avance) ha iniciado su evaluación con el área AIR, el resto de las áreas están pendientes; y
  - o Guatemala tiene previsto iniciar su evaluación en la última semana de noviembre de 2024.

### 3.5 *PROYECTO LLAVE EN MANO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES (AIG) NACC*

3.5.1 El área de investigación de accidentes e incidentes (AIG) se encuentra entre las de menor nivel de implementación efectiva (EI) según datos del programa de auditoría USOAP. Entre los principales problemas encontrados se encuentran la falta de independencia de la investigación, la falta de personal calificado, la falta de procesos establecidos e implementados y la infraestructura inadecuada.

3.5.2 Para los Estados en los que el sistema de aviación no es complejo, la adopción de una solución regional a través de una organización regional de investigación de accidentes (RAIO) sería sin duda la mejor opción. Sin embargo, este tipo de enfoque regional requiere de una capacidad mínima a nivel nacional, lo que implica garantías legales y regulatorias y el establecimiento de un sistema mínimamente capaz de cumplir con las principales obligaciones internacionales como firmantes del Convenio de Chicago.

3.5.3 El objetivo del Proyecto Llave en Mano NACC AIG es establecer un sistema eficiente de investigación de accidentes en cada Estado, compatible con la complejidad de su sistema de aviación. El proyecto también pretende allanar el camino para la futura adopción de un enfoque regional (RAIO).

3.5.4 Estados Beneficiarios: El Proyecto estuvo dirigido a todos los Estados de Centroamérica y el Caribe. Estados Unidos y Canadá han estado apoyando el proyecto con fondos.

3.5.5 En su primera fase se realizaron 5 sesiones de asistencia teórica cubriendo todos los requisitos AIG con base en las preguntas del protocolo del programa de auditoría USOAP.

3.5.6 En la segunda fase, un equipo NACC de la OACI lleva a cabo 3 misiones de apoyo a la implementación en cada Estado voluntario, cubriendo como mínimo la revisión de la legislación (CE-1 y CE-2), la estructura organizacional, la idoneidad de las instalaciones asignadas, y equipos, y el establecimiento de procedimientos. Para esta fase se obtuvieron fondos parciales de Estados Unidos (Administración Federal de Aviación) para apoyar a Centroamérica, y de Canadá (Transporte Canadá) para apoyar a Cuba, República Dominicana y la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). El Proyecto aún necesita fondos para cubrir su implementación en otros Estados del Caribe.

3.5.7 La siguiente tabla muestra el estado de implementación del proyecto de la Fase 2 en esta fecha:

<b>ESTADO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA FASE 2</b>			
<b>ESTADO</b>	<b>MISIÓN 1</b>	<b>MISIÓN 2</b>	<b>MISIÓN 3</b>
Bahamas	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos
Barbados	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado
Belize	13-17 MAR 2023	27-31 MAR 2023	8-12 MAYO 2023
Costa Rica	5-9 JUN 2023	28 AGO-1SEPT 2023	11-15DIC 2023
Cuba	14-18AUG 2023	23-27OCT 2023	12-16 FEB 2024
Dominican Republic	24-28JUL 2023	9-13OCT 2023	ASD
El Salvador	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado
Guatemala	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado	Pendiente de Notificación de Interés del Estado
Honduras	15-19 APR 2024	ASD	ASD
Haiti	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos
Mexico	Completado a lo largo de 2023		
OECS	ASD	ASD	ASD
Trinidad and Tobago	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos	Pendiente de fondos
<i>Notas:</i>			
1- <i>Jamaica no reaccionó a la invitación inicial para participar en el proyecto; por lo que el Estado no asistió a las sesiones de asistencia de la fase 1.</i>			
2- <i>Nicaragua no reaccionó a tiempo a la invitación inicial para participar en el proyecto; así, el Estado solo asistió (virtualmente) a una de las sesiones de asistencia de la fase 1.</i>			
3- <i>La asistencia a México no requiere desplazamiento; así, se dispuso un esquema diferente con reuniones cada 3 semanas en las instalaciones de la OR NACC.</i>			

3.5.8 Para abordar la implementación de la Fase 2 en los Estados restantes que aún no cuentan con financiación, se estima que se necesitan US\$ 97 000 adicionales.

3.5.9 Como resultado de la implementación, se espera un aumento en la conciencia relacionada con los requisitos internacionales en AIG en legislación primaria, regulación, procesos, medidas, sistemas, medios, procedimientos y capacitación en cada Estado participante.

- 3.5.10 Hasta el momento, la implementación de la Fase 2 ha logrado:
- 6 propuestas de modificación de la legislación primaria.
  - 6 propuestas de modificaciones al reglamento AIG.
  - 82 propuestas de procedimientos.
  - 35 recomendaciones en materia de infraestructuras, recursos humanos y financieros, desarrollo de programas y planes de capacitación, establecimiento del sistema de asistencia a los familiares de víctimas de accidentes, etc.

3.5.11 Es importante resaltar que la efectividad del Proyecto depende, casi en su totalidad, de la reacción del Estado ante la adopción de las recomendaciones realizadas por el Equipo NACC, incluyendo el desarrollo de la documentación requerida.

3.5.12 Además, es deseable que todos los esfuerzos resultantes de la asistencia queden registrados en el Marco en línea (OLF) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), facilitando el seguimiento por parte de la OACI.

- 3.5.13 En consecuencia, respecto de la continuidad del Proyecto, se alienta a los Estados a:
- a) Informar a la OR NACC su interés en recibir o no las misiones de asistencia, si aún no lo ha hecho
  - b) Insertar información sobre la implementación resultante de cada misión de asistencia en el OLF, inmediatamente después del final de la misión

### 3.6 *GUÍA DEL DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO PARA SIMULACIÓN DE VUELO (FSTD)*

3.6.1 Durante la Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/10), se decidió según la Conclusión NACC/DCA/10/9 desarrollar una guía de aprobación armonizada para dispositivos simuladores/de entrenamiento, un documento de orientación para un enfoque armonizado para ayudar a los Estados con orientación reglamentaria y procedimientos de inspectores sobre cómo aprobar un Dispositivo de entrenamiento de simulación de vuelo (FSTD).

3.6.2 La versión actual del Manual de Criterios para la Calificación de Dispositivos de Entrenamiento en Simulación de Vuelo - Volumen I - Aviones (9625-1) no proporciona suficiente orientación a las CAA y a los operadores en los procesos a seguir antes, durante y después de una evaluación FSTD tiene lugar. Además, el documento de orientación aclara los procesos que necesitan las organizaciones para operar con éxito los FSTD e intensifica los conceptos de gestión de seguridad y sistemas de calidad cuando se trata de la operación de FSTD y define conceptos tales como organizaciones complejas o no complejas, actualizaciones y mejoras, modificaciones, instalaciones, requisitos de capacitación para el personal, contratistas, mantenimiento de registros, documentación y procedimientos.

3.6.3 En el Documento Guía de Certificación FSTD se consideraron los siguientes aspectos:

- a) Las necesidades y requisitos comunes que los simuladores de vuelo pueden ofrecer para agilizar la formación de pilotos y aviación.
- b) El enfoque armonizado para modificar las regulaciones y procedimientos nacionales para hacer uso de la simulación de vuelo como una herramienta/medio válido para esta capacitación; y
- c) La utilización de buenas prácticas y lecciones aprendidas de despliegues similares para su adopción.

3.6.4 El documento está organizado de manera que permita una fácil lectura y seguimiento de conceptos:

- El reglamento de cobertura (considerandos y artículos) seguido de los párrafos relacionados sobre medios aceptables de cumplimiento (AMC) y material de orientación (GM).
- Todos los elementos (es decir, regulación de cubierta, regulación, AMC y GM) están codificados por colores y pueden identificarse fácilmente.

3.6.5 El Documento Guía de Certificación FSTD tiene como objetivo proporcionar orientación a una CAA para calificar un FSTD, después de una solicitud por parte de un solicitante, a través de evaluaciones iniciales y recurrentes del FSTD. Además, este documento tiene como objetivo proporcionar los medios para que las CAA de otros Estados acepten las calificaciones otorgadas por el Estado que realizó las evaluaciones iniciales y recurrentes de un FSTD, sin necesidad de evaluaciones adicionales, al considerar la aprobación del uso de que FSTD por solicitantes de su propio Estado.

### 3.7 *ESTADO DEL PROYECTO DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN CAR SAM RST*

3.7.1 La seguridad operacional en las pistas sigue siendo una de las categorías de sucesos de alto riesgo que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes en la aviación civil internacional en el mundo y en la Región Panamericana. La implementación de equipos de seguridad operacional en la pista (RST) ha demostrado en todo el mundo que proporciona un enfoque sistémico para la seguridad en la pista y la estrategia de prevención de colisiones

3.7.2 Según la 11ª edición del Informe Anual de Seguridad (ASR) RASG-PA, los factores que contribuyen a la Excursión de Pista (RE) Panamericana de 2017 a 2021 incluyen la gestión de la seguridad (34%), las instalaciones aeroportuarias (43%) y una pista contaminada o una acción de frenado deficiente (28%), que normalmente se abordan bajo el paraguas de los RST locales.

3.7.3 Si bien la implementación del RST local se considera una solución rentable para mitigar la ocurrencia de incursiones y excursiones de pista (y parte integral del SMS del operador del aeródromo), en las Regiones CAR y SAM su implementación avanza a un ritmo relativamente lento.

3.7.4 Además, algunos Estados y operadores de aeródromos informan la implementación del RST, pero no pueden demostrar que el RST es activo y eficaz, o que sigue las recomendaciones de la OACI e internacionales, con resultados tangibles para reducir los riesgos de seguridad operacional en las pistas.

3.7.5 El objetivo principal del proyecto es **establecer e implementar RST locales efectivos en aeródromos internacionales seleccionados para 2025**. Para lograr esto, la Secretaría propuso una serie de objetivos y acciones específicos que fueron aprobados por ESC/37.

- a) Objetivo específico 1: Apoyar la implementación de RST en aeródromos internacionales seleccionados que no han implementado RST para el año 2025
- b) Objetivo específico 2: Establecer un mecanismo de presentación de informes e indicadores para garantizar que los RST ya implementados en aeródromos internacionales seleccionados sean efectivos para mitigar los riesgos de seguridad operacional de las pistas para el año 2025.

3.7.6 Además, se encuentra el proyecto **Implementación de Equipos de Seguridad en la Pista (RST) para los Estados Centroamericanos**, cuyo principal objetivo es alcanzar la meta de establecer e implementar RST locales efectivos en aeródromos internacionales específicos para el año 2025:

- RST implementados en aeródromos internacionales.
- Los RST se implementaron siguiendo las directrices de la OACI (incluidos los términos de referencia y el plan de acción establecidos).
- Personal del Estado y de Aeródromo capacitado en seguridad de pista.
- Mecanismo de colaboración implementado que apoyará otros procesos de SMS dentro de las partes involucradas (Aeródromo, ANSP, Operador Aéreo).
- Establecimiento de un mecanismo (función de RST) para asesorar a la gestión adecuada sobre posibles problemas de seguridad en la pista y recomendar medidas de mitigación.

3.7.7 La línea de base al inicio del proyecto era del 50% para la Región CAR (73 de 149). Después de un seguimiento con los Estados y varias reuniones virtuales sobre el tema, las cifras actuales son:

Región	% en ESC37 (2022)	% en ESC38 (2023)	% en ESC39 (2024)
Región CAR	50%	52%	55%

3.7.8 Los detalles sobre la situación actual del proyecto se presentan en la siguiente tabla:

#	Resultado Entregable	Actividad	Comentarios
D1	Plan de implementación de RST por estado	Reuniones virtuales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En diciembre de 2022 se envió cuestionario a Estados y Aeropuertos para informar el estado de implementación del RST y sus dificultades para implementarlo. Se espera recibir respuestas para junio de 2023.</li> <li>• Se realizaron 10 teleconferencias con puntos focales de 15 Estados para monitorear el proceso de implementación del RST en sus aeropuertos.</li> </ul>
D2	Mecanismo de eficacia RST	Reuniones virtuales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El grupo de trabajo (ARG, BRA, CHL, ABW) discutió varios modelos, pero la mayoría estuvo a favor del modelo brasileño.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>En septiembre de 2023 se presentó una propuesta de herramienta de evaluación de efectividad (lista de verificación)</li> </ul>
D4	Equipos de seguridad en la pista (informes)	Equipos virtuales RS Go Equipos Go RS cara a cara	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existe una propuesta para realizar RST Go-Teams en 2024 en los aeropuertos del Caribe Oriental y Barbados con el apoyo de fondos del proyecto (aún en fase de planificación)</li> </ul>
D5	Formación específica sobre Equipos de Seguridad en Pista	Elaboración de RST de capacitación virtual bajo demanda. En inglés/español	<ul style="list-style-type: none"> <li>La OR NACC ha planificado un taller que se impartirá del 23 al 26 de mayo. Ya se han registrado más de 55 participantes de los Estados CAR y SAM.</li> <li>Fondos utilizados de otras fuentes ajenas al RASGPA, pero en apoyo del proyecto RASG-PA.</li> </ul>

#### 4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a considerar los siguientes proyectos de conclusiones:

<b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN</b>	
<b>NACC/DCA/12/**</b>	<b>ASISTENCIA Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO LLAVE EN MANO NACC AIG</b>
<p><b>Qué:</b></p> <p>Que, para apoyar las iniciativas de la Oficina Regional NACC para promover un aumento en el nivel de implementación efectiva por parte de los Estados en el área de investigación de accidentes e incidentes:</p> <p>a) cada Estado que aún no lo haya hecho informe a la Secretaría sobre su interés en recibir las misiones de asistencia AIG en sitio de la Fase 2 del Proyecto Llave en Mano AIG NACC <b>a más tardar el 16 de agosto de 2024 y.</b></p> <p>b.) cada Estado que reciba cualquier misión de asistencia del Proyecto Llave en Mano AIG NACC inserte información sobre la implementación resultante de la misión en el OLF, <b>dentro de las 4 semanas posteriores al final de la misión.</b></p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p><b>Por qué:</b></p> <p>Las misiones de asistencia in situ del Proyecto Llave en Mano AIG NACC brindan una oportunidad única para desarrollar e implementar elementos críticos del área AIG.</p>	
<p><b>Cuándo:</b> <b>Antes del 16 de agosto de 2024</b></p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p><b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

<b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN</b>	
<b>NACC/DCA/12/**</b>	<b>APOYO PARA LA CONTINUIDAD DE LA ASISTENCIA A LOS ESTADOS PARA EL DESARROLLO DE NASP</b>
<p><b>Qué:</b></p> <p>Que, reconociendo los logros en el desarrollo e la implementación de los NASP, y la necesidad de apoyo dedicado para los estados del Caribe:</p> <p>a) cada Estado que todavía no ha desarrollado su NASP, se coordine con la Oficina Regional NACC para su respectiva asistencia y</p> <p>b) la OACI coordine con los Estados y Organizaciones internacionales para promover la dotación de fondos financieros para continuar la asistencia a los estados del caribe en su desarrollo de su NASP a más tardar para la NACC/DCA/13.</p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p><b>Por qué:</b></p> <p>Las misiones de asistencia in situ del Proyecto NASP han beneficiado a los Estados en el desarrollo y aceptación de su NASP con lo cual se logra su implementación y lineamiento de acciones en cumplimiento al GASP.</p>	
<p><b>Cuándo:</b> NACC/DCA/13</p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p><b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

4.2 Además, se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota y su Apéndice;
- b) utilizar y promover los avisos de seguridad emitidos por RASG-PA;
- c) implementar CST para fortalecer el análisis de datos de seguridad y las mitigaciones;
- d) participar activamente en las actividades de PA-RAST;
- e) apoyar los proyectos aprobados por RASG-PA; y
- f) alentar a los Estados y la industria a tomar medidas para promover la implementación de RST locales.

-----

**APÉNDICE A**  
**IP/04 - ESTADO DE LOS PROYECTOS RASG-PA (RASG-PA ESC/39)**



International Civil Aviation Organization  
 Regional Aviation Safety Group - Pan America (RASG-PA)

INFORMATION PAPER

RASG-PA ESC/39 — IP/04  
 15/05/24

**Thirty-Ninth Regional Aviation Safety Group — Pan America**  
**Executive Steering Committee Meeting (ESC/39)**

Mexico City, 29 & 30 May 2024

**Agenda Item 2: Safety management process within RASG-PA**

**STATUS OF THE RASG-PA PROJECTS**

(Presented by the Secretariat)

**EXECUTIVE SUMMARY**

This paper presents information on the current status of the approved RASG-PA Projects.

<b>Action:</b>	The Meeting is invited to take note on the information provided on this working paper.
<b>Strategic Objectives:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Safety</li> </ul>
<b>References:</b>	

**1. Introduction**

1.1 The RASG-PA work program should be implemented through project management methodology. The Executive Steering Committee shall be the authority to be provide account of and to review the progress of each of the projects.

1.2 Project proposals following the data driven process, will be presented to the ESC for consideration when specific problem(s), stakeholders, activities, resources, and timelines can be clearly identified, to support the ESC decision-making process.

1.3 In order to conserve the limited resources of the RASG-PA, project proposals should be supported through the analysis of data. Projects which cannot be supported or prioritized using data may be considered outside the scope of the RASG-PA.

1.4 PA-RAST and other RASG-PA projects that involve the States as stakeholders must ensure that the interactions on behalf of RASG-PA directly involve the corresponding ICAO Regional Office. ICAO will coordinate adequate States participation based on ESC-approved projects nature. Every ESC approved project (PA-RAST or other) will have an ESC member as project champion.

RASG-PA ESC/39 — IP/04

— 2 —

**2. Status of valid projects**

At this time, the following 4 projects approved by the ESC, which are not carried out by the PA-RAST, are active:

- a) SSP implementation project in the CAR Region. See **Appendix A** for details;
- b) RST Implementation Support Project for CAR and SAM Regions. See **Attachment B** for details;
- c) Visual to PBN project in NACC. See **Attachment C** for details; and
- d) Language Proficiency in Air Traffic Controllers. See **Attachment D** for details.

-----

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

**APPENDIX A / APÉNDICE A**

## View results

Respondent

1 Marcelo Orellana

00:17

Time to complete

## 1. Project name \*

SSP implementation project

## 2. Team leader name and Organization \*

Marcelo Orellana

## 3. Project approval date \*

25/05/2022

## 4. ESC Approval Conclusion \*

RASG-PA ESC/37/C1

## 5. Objective of the Project \*

- Apoyar la obtención de las capacidades y las herramientas para desarrollar del documento del SSP y su implementación por parte de los estados de la región CAR.
- Proveer cursos requeridos para el desarrollo/implementación del SSP.
- Desarrollar un taller para la implementación del SSP.
- Coordinar las sinergias entre ACSA y los Grupos de trabajo de SSP de la oficina NACC, para el desarrollo/implementación del SSP.
- Proveer a los estados que así lo requieran de soporte técnico y acompañamiento por parte de SMEs de estados campeones y ACSA.

## 6. Project deliverable (Provide a brief description): \*

se han realizado evaluaciones virtuales a 4 estados equivalente a 22% de la región y se ha realizado el análisis de temas comunes por muestreo, actualmente ya se desarrolló el material del taller que abordará dichos temas.

los estados evaluados están pendientes de enviar sus planes de trabajo de acuerdo a lo encontrado en las evaluaciones virtuales, una vez recibido se coordinará el soporte técnico por parte de los SMEs y la oficina NACC de la DACI.

el taller será impartido por los SMEs de los estados campeones del 22 al 24 de Mayo 2024.

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

7. Current Status of the Project \*

- To be started
- Active & On track
- Delayed
- Completed
- On hold
- Cancelled

**APPENDIX A / APÉNDICE A**

8. If Question 6 answer was not "Active and On track" please provide the reason of the current status

9. Original closing date (As reflected in the Charter) \*

10. Expected closing date (Under current circumstances) \*

11. Did the project receive funding from RASG-PA? \*

- Yes
- No

12. Approved funds in USD \*

13. Funds executed to date: \*

14. Additional comments

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

**APPENDIX B / APÉNDICE B**

[View results](#)

Respondent

2 Rodrigo Otavio Ribeiro

**10:01**

Time to complete

1. Project name \*

RST Implementation Support Project for CAR and SAM Regions

2. Team leader name and Organization \*

Fabiana Todesco, AGA RD ICAD NACC

3. Project approval date \*

26/05/2022

4. ESC Approval Conclusion \*

RST Implementation Support Project for CAR and SAM Regions

5. Objective of the Project \*

Establishing and implementing effective local RST at selected international aerodromes by 2025

6. Project deliverable (Provide a brief description): \*

- 1. RST implementation plan per State
- 2. RST Effectiveness measure mechanism
- 3. Project repository/workplace
- 4. Runway Safety Go-Teams (reports)
- 5. Specific training on Runway Safety Teams

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

7. Current Status of the Project \*

- To be started
- Active & On track
- Delayed
- Completed
- On hold
- Cancelled

**APPENDIX B / APÉNDICE B**

8. If Question 6 answer was not "Active and On track" please provide the reason of the current status

9. Original closing date (As reflected in the Charter) \*

10. Expected closing date (Under current circumstances) \*

11. Did the project receive funding from RASG-PA? \*

- Yes
- No

12. Approved funds in USD \*

13. Funds executed to date: \*

14. Additional comments

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

**APPENDIX C / APÉNDICE C**

[View results](#)

Respondent

3

Anonymous

**29:03**

Time to complete

1. Project name \*

visual PBN procedures

2. Team leader name and Organization \*

Pablo Carranza Plata - Agencia Federal de Aviación Civil

3. Project approval date \*

11/04/2024



4. ESC Approval Conclusion \*

Still in process

5. Objective of the Project \*

Establishment of PBN visual procedures at airports lacking ground navigation aids and complex terrain conditions

6. Project deliverable (Provide a brief description): \*

Visual PBN procedure letters in the AIP of México

24/05/2024, 09:22

RASG-PA Report on the progress of its projects

7. Current Status of the Project \*

- To be started
- Active & On track
- Delayed
- Completed
- On hold
- Cancelled

**APPENDIX C / APÉNDICE C**

8. If Question 6 answer was not "Active and On track" please provide the reason of the current status

in the process of removing obstacles at airports in Oaxaca, Oax and San Jose del Cabo, Baja California

9. Original closing date (As reflected in the Charter) \*

18/04/2024

10. Expected closing date (Under current circumstances) \*

15/12/2024

11. Did the project receive funding from RASG-PA? \*

- Yes
- No

12. Approved funds in USD \*

no funds were provided by any organization

13. Funds executed to date: \*

does not apply

14. Additional comments

The project is on hold because the obstacle surveys carried out by the selected airports were returned due to erroneous data, waiting for corrected data to be presented again to continue the process.

24/05/2024, 09:23

RASG-PA Report on the progress of its projects

**APPENDIX D / APÉNDICE D**

[View results](#)

Respondent  
4 Anonymous

**166:35**  
Time to complete

1. Project name \*

Language Proficiency in Air Traffic Controllers

2. Team leader name and Organization \*

Roberto Sosa/ICAO

3. Project approval date \*

17/03/2023

4. ESC Approval Conclusion \*

RASG-PA ESC/38/D05 APROBACION DE FONDOS PARA EL PROYECTO DE PROYECTO DE COMPETENCIA LINGUISTICA: El CES aprueba el proyecto piloto sobre competencia lingüística descrito en el WPD9

5. Objective of the Project \*

Implementation of a pilot language program to enhance language proficiency in the air traffic services of the CAR/SAM region by implementing an effective and efficient training program, leveraging economies of scale.

6. Project deliverable (Provide a brief description): \*

The project aims to create a regional pilot training program for air traffic controllers in the CAR/SAM region to enhance their language proficiency in aeronautical communication. The program will utilize online instruction with synchronous and asynchronous sessions focusing on relevant aspects of the English language in air traffic services.

The program will be carried out by an organization with proven experience in developing language training programs for air traffic controllers and pilots.

The pilot program will cover the expenses for the same number of participants proposed by the State, increasing participation to double the number of proposed participants.

24/05/2024, 09:23 RASG-PA Report on the progress of its projects

7. Current Status of the Project \*

To be started

Active & On track

Delayed

Completed

On hold

Cancelled

**APPENDIX D / APÉNDICE D**

8. If Question 6 answer was not "Active and On track" please provide the reason of the current status

The term of reference for the tender process has been completed, and we are preparing to publish the tender to identify the training organization that will develop the program. The delay in starting the project is related to the bureaucratic process for the tender.

9. Original closing date (As reflected in the Charter) \*

01/07/2024 📅

10. Expected closing date (Under current circumstances) \*

28/03/2025 📅

11. Did the project receive funding from RASG-PA? \*

Yes

No

12. Approved funds in USD \*

35000

13. Funds executed to date: \*

0

14. Additional comments