



**OACI**

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

# **Reunión sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)**

## **(NAM/CAR/SSP/1)**

### **Informe Final**

Ciudad de México, México, 20 - 22 de noviembre 2018

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.



ÍNDICE

Contenido	Página
Índice .....	i-1
Reseña .....	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión.....	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural.....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión.....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo.....	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-1
ii.6 Orden del Día.....	ii-2
ii.7 Asistencia.....	ii-3
ii.8 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones.....	ii-3
Lista de Participantes.....	iii-1
Información de contacto.....	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día.....	1-1
<i>Actualización de las expectativas y cronograma de la OACI / Objetivos relacionados con el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y con la Gestión de la Seguridad Operacional</i>	
Cuestión 2 del Orden del Día.....	2-1
<i>Estrategia Regional NAM/CAR de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)</i>	
Cuestión 3 del Orden del Día.....	3-1
<i>Trabajo con los grupos regionales de implementación (GREPECAS, RASG-PA, ANI/WG, etc.) para el análisis de áreas clave del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) dentro de las Regiones NAM/CAR</i>	
Cuestión 4 del Orden del Día.....	4-1
<i>Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) de Canadá</i>	
4.1 Proceso de implementación	
4.2 Lecciones aprendidas	
4.3 Mejores prácticas	
4.4 Evaluación y monitoreo continuo	
Cuestión 5 del Orden del Día.....	5-1
<i>Experiencias de otros Estados de las Regiones NAM/CAR – Estados del Grupo/Nivel 1</i>	

---

Contenido	Página
<b>Cuestión 6 del Orden del Día .....</b> <b><i>Desarrollo de implementación de estrategias para Estados específicos</i></b>	<b>6-1</b>
<b>Cuestión 7 del Orden del Día .....</b> <b><i>Creación de apoyo continuo por parte de Canadá durante la Fase 1 y otros aspectos de implementación SSP</i></b>	<b>7-1</b>
<b>Cuestión 8 del Orden del Día .....</b> <b><i>Otros asuntos</i></b>	<b>8-1</b>

---

## RESEÑA

### **ii.1 Lugar y Duración de la Reunión**

La Reunión sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) (NAM/CAR/SSP/1) se llevó a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 20 al 22 de noviembre de 2018.

### **ii.2 Ceremonia inaugural**

El señor Ricardo Delgado, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación y Oficial a Cargo de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de apertura, dio la bienvenida a los participantes a la Ciudad de México e inauguró oficialmente la reunión.

### **ii.3 Organización de la Reunión**

El señor Eddian Méndez, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento, actuó como Secretario de la Reunión y fue asistido por el Sr. Marc St. Laurent, Consultor en Investigación de Accidentes, y el Sr. Javier Alemán, Consultor de Operaciones de Aeronaves, todos de la Oficina NACC de la OACI.

### **ii.4 Idiomas de Trabajo**

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

### **ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo**

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 16:00 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos del orden del día.

**ii.6 Orden del Día**

**Cuestión 1 del  
orden del día**

Actualización de las expectativas y cronograma de la OACI / Objetivos relacionados con el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y con la Gestión de la Seguridad Operacional

**Cuestión 2 del  
orden del día**

Estrategia Regional NAM/CAR de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)

**Cuestión 3 del  
orden del día**

Trabajo con los grupos regionales de implementación (GREPECAS, RASG-PA, ANI/WG, etc.) para el análisis de áreas clave del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) dentro de las Regiones NAM/CAR

**Cuestión 4 del  
orden del día**

Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) de Canadá

- 4.1 Proceso de implementación
- 4.2 Lecciones aprendidas
- 4.3 Mejores prácticas
- 4.4 Evaluación y monitoreo continuo

**Cuestión 5 del  
orden del día**

Experiencias de otros Estados de las Regiones NAM/CAR – Estados del Grupo/Nivel 1

**Cuestión 6 del  
orden del día**

Desarrollo de implementación de estrategias para Estados específicos

**Cuestión 7 del  
orden del día**

Creación de apoyo continuo por parte de Canadá durante la Fase 1 y otros aspectos de implementación SSP

**Cuestión 8 del  
orden del día**

Otros asuntos

**ii.7 Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 8 Estados de la Región CAR y una Organización Internacional, con un total de 13 delegados como se indica en la lista de participantes.

**ii.8 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones**

**Refiérase a la página de internet de la Reunión:**  
<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2018-ncssp1.aspx>

**NOTAS DE ESTUDIO**

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	--	Revisión y Aprobación del Orden del Día y Horario Provisional de la Reunión	14/11/18	Secretaría
WP/02	2	Regional SSP Implementation Strategy for the NAM and CAR Regions (disponible únicamente en inglés)	13/11/18	Secretaría

**NOTAS DE INFORMACIÓN**

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	06/12/18	Secretaría
IP/02	1	Thirteenth Air Navigation Conference Recommendations (disponible únicamente en inglés)	13/11/18	Secretaría
NI/03	5	Estrategia y Estado de Implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la República Dominicana	13/11/18	República Dominicana

**PRESENTACIONES**

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/01	3	GASP implementation status in the Panamerican Region (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
P/02	1	State Safety Programme Implementation Tools (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
P/03	1	SSP Implementation Plan (disponible únicamente en inglés)	Secretaría



PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/04	1	Safety Management Competencies ( <i>disponible únicamente en inglés</i> )	Secretaría
P/05	4	SSP Implementation Process – Canada ( <i>disponible únicamente en inglés</i> )	Canadá
P/06	2	Lanzamiento de las Evaluaciones de la Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como parte del CMA del USOAP - Estrategia NACC de Implementación del SSP	Secretaría
P/07	5	Estrategia y Estado de Implementación SSP	República Dominicana
P/08	5	Reunión sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado	Cuba
P/09	5	Estado de Implementación del SSP	El Salvador
P/10	5	Programa de Seguridad Operacional del Estado	Honduras
P/11	5	Programa Estatal de Seguridad Operacional	México
P/12	5	Implementación SSP	Nicaragua
P/13	8	Effective Safety Investigations and SMS ( <i>disponible únicamente en inglés</i> )	Secretaría

---

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**CANADA/CANADÁ**

Gordon Swanson

**CUBA**

Mario Ardanza González

**DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA**

Ninoska Elizabeth Rodríguez Reynoso  
Brenda Alexandra Núñez de Bretón  
Kelvin M. Abreu Ortiz

**EL SALVADOR**

Eduardo Mauricio Barahona Alfaro

**HONDURAS**

Ernesto José España Zelaya

**MEXICO/MÉXICO**

Victor Manuel Rosales Siurob  
Leonardo Martínez Bautista

**NICARAGUA**

Uwe David Cano Navarro

**TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO**

Nigel Gomez  
Andre N O'Brien

**COCESNA**

Elvin Rigoberto Lacayo Rodríguez

**ICAO/OACI**

Eddian Méndez  
Marc St-Laurent  
Javier Alemán



**INFORMACIÓN DE CONTACTO**

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e</b>
<b>Canada/Canadá</b>		
<b>Gordon Swanson</b> Executive Advisor, State Safety Program	Transport Canada	Tel. +1 604 666 5821 E-mail gordon.swanson@tc.gc.ca
<b>Cuba</b>		
<b>Mario Ardanza González</b> Especialista Aeronautico Oficina CMA IACC	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. +53-7 838 1123 E-mail mario.ardanza@iacc.avianet.cu
<b>Dominican Republic/República Dominicana</b>		
<b>Ninoska Elizabeth Rodríguez Reynoso</b> Encargada División Gestión Estatal del Riesgo de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +809 274 4322 ext2237 E-mail NINOSKA.RODRIGUEZ@IDAC.GOV.DO
<b>Brenda Alexandra Núñez de Bretón</b> Encargado División de Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional	IDAC	Tel. +809 274 4322 Ext6221 E-mail brenda.nunez@idac.gov.do
<b>Kelvin M. Abreu Ortiz</b> Encargado del Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional	IDAC	Tel. +809 274 4322 ext2229 E-mail KABREU@IDAC.GOV.DO
<b>El Salvador</b>		
<b>Eduardo Mauricio Barahona Alfaro</b> Encargado del SSP e Investigacion de ACC. E Inc.	Autoridad de Aviación Civil (ACC)	Tel. +503 2565 4458 E-mail ebarahona@aac.gob.sv
<b>Honduras</b>		
<b>Ernesto José España Zelaya</b> Jefe de Departamento SSP	Agencia Hondureña de Aviación Civil (AHAC)	Tel. +504 9600 1212 E-mail eespana@ahac.gob.hn
<b>Mexico/México</b>		
<b>Leonardo Martínez Bautista</b> Subdirector de SSP	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. +55 5723 9300 Ext.18058 E-mail lmartinb@sct.gob.mx
<b>Victor Manuel Rosales Siurob</b> Director General Adjunto de Seguridad Aérea / Coordinador del SSP	DGAC	Tel. +5255 5723 9300 ext18058 E-mail victor.rosaless@sct.gob.mx

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
<b>Nicaragua</b>		
<b>Uwe David Cano Navarro</b> Coordinador SSP	Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC)	Tel. + 505 22 76 8580 ext 1250 E-mail <a href="mailto:inspcns01@inac.gob.ni">inspcns01@inac.gob.ni</a> ; <a href="mailto:cgsafety@inac.gob.ni">cgsafety@inac.gob.ni</a>
<b>Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago</b>		
<b>Nigel Gomez</b> Airworthiness Inspector	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority (TTCCA)	Tel. +1 868 668 8222 E-mail <a href="mailto:ngomez@caa.gov.tt">ngomez@caa.gov.tt</a>
<b>Andre N O'Brien</b> Manager Flight Standards	TTCAA	Tel. +1 868 668 8222 E-mail <a href="mailto:aobrien@caa.gov.tt">aobrien@caa.gov.tt</a>
<b>COCESNA</b>		
<b>Elvin Rigoberto Lacayo Rodríguez</b> Analista de Planificación – Secretaría Técnica	COCESNA	Tel. +505 2233 1115 Ext5990 E-mail <a href="mailto:elvin.lacayo@cocesna.org">elvin.lacayo@cocesna.org</a> ; <a href="mailto:capacitación@inac.gob.ni">capacitación@inac.gob.ni</a>
<b>ICAO/OACI</b>		
<b>Eddian Méndez</b> Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue/Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 55 5250 32 11 E-mail <a href="mailto:emendez@icao.int">emendez@icao.int</a>
<b>Marc St-Laurent</b> AIG Consultant/Consultor AIG	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +5255 52503211 ext136 E-mail <a href="mailto:MSt-Laurent@icao.int">MSt-Laurent@icao.int</a>
<b>Marc St-Laurent</b> OPS Consultant/Consultor OPS	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. +5255 52503211 ext136 E-mail <a href="mailto:jaleman@icao.int">jaleman@icao.int</a>

**Cuestión 1**  
**del Orden del Día**      **Actualización de las expectativas y cronograma de la OACI/Objetivos relacionados con el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y con la Gestión de la Seguridad Operacional**

***Recomendaciones de la Treceava Conferencia de Aeronavegación***

1.1            La Secretaría presentó la NI/02, que da detalles con referencia a las recomendaciones recientes resultado de la 13ª Conferencia de Aeronavegación.

***Herramientas de Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional***

1.2            Con la P/02, la Secretaría presentó las herramientas más recientes de Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional. Éste es un mensaje revisado para la comunidad de la aviación para la estrategia de implementación SSP de la OACI, explicando los cambios propuestos a los objetivos del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI.

1.3            Se alienta a los Estados a comenzar su camino hacia la implementación efectiva del SSP, comenzando por garantizar que se establezca un fundamento sólido de vigilancia de la seguridad operacional. En lugar de esperar que una Implementación Efectiva (EI) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional del 60% comience con la implementación del SSP, la OACI desarrolló la herramienta de Fundamentos del SSP. Esta aplicación muestra un subconjunto de 299 Preguntas de protocolo (PQ) de las 1047 PQ utilizadas para calcular la EI de USOAP. Este subconjunto de preguntas se considera como el fundamento para la implementación de un SSP. Este subconjunto de PQ tiene como objetivo ayudar a los Estados a construir un fundamento sólido de vigilancia de la seguridad operacional para la implementación del SSP e identificar la brecha real. Estas PQ se pueden priorizar y abordar al realizar el análisis de brechas del SSP o al definir el plan de acción/implementación del SSP.

1.4            El análisis de brecha del SSP sigue siendo la referencia principal para guiar la implementación del SSP. Esta herramienta incluye 55 preguntas para ser completadas para determinar la brecha y apoyar el desarrollo de un plan de implementación del SSP.

1.5            La herramienta de Fundamentos del SSP y el análisis de brecha del SSP, entre otras herramientas, están incluidas en la sección iSTARS del portal de la OACI.

***Plan de Implementación del SSP***

1.6            La Secretaría presentó la P/03 con información para apoyar la implementación del SSP. La implementación del SSP implica muchas tareas y sub-tareas que deben completarse dentro de un período establecido. La comprensión del tamaño y la complejidad del sistema de aviación de un Estado y las interacciones entre los elementos es fundamental para la planificación del SSP. El Estado debería describir el sistema de aviación y las diversas autoridades estatales de aviación en una descripción del

sistema de aviación civil como parte del proceso de planificación de la implementación del SSP. El desarrollo de un plan para el proceso de implementación es, por lo tanto, crucial.

***Competencias de Gestión de la Seguridad Operacional***

1.7 La P/04 fue un resumen de los requerimientos del Anexo 19 – *Gestión de la Seguridad Operacional* con respecto a las competencias del personal, incluyendo ejemplos como referencia de marcos de competencia de la gestión de la seguridad operacional. Se requiere un nuevo conjunto de competencias tanto para la aviación civil como para el personal de los proveedores de servicios para realizar correctamente sus tareas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional. Las organizaciones deberían implementar acciones para abordar las brechas con el fin de garantizar que su personal sea competente para realizar sus tareas de gestión de seguridad operacional.

**Cuestión 2  
del Orden del Día      Estrategia Regional NAM/CAR de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP)**

***Estrategia Regional de Implementación del SSP para las Regiones NAM/CAR***

2.1            La NE/02 presenta un seguimiento de la aprobación y ejecución de la Estrategia Regional de Implementación del SSP desde la última actualización dada sobre esta implementación en la Trigésima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/30) llevada a cabo en la Ciudad de México, México, del 21 al 22 de marzo de 2018.

2.2            Esta estrategia se desarrolló de acuerdo con la Conclusión NACC/DCA/7/6 – *IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NACC SSP* y con el Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina NACC de la OACI, para asistir a los Estados miembros para cumplir con los requerimientos para la implementación de los Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP) por los Estados y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por los proveedores de servicio, tal como se establece en el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

2.3            Las actividades relacionadas con la estrategia incluyen acciones directas para ayudar a los Estados miembros de NAM/CAR a completar la implementación de cada elemento requerido para la implementación del SSP.

2.4            El estado de las Regiones NAM/CAR de acuerdo con los resultados generales de las Preguntas de Protocolo (PQ) del índice general de bases del SSP por Estado (iSTARS, marzo de 2018) mostró lo siguiente:

1. Superior a 95% (8 Estados): Canadá, Costa Rica; Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Nicaragua y República Dominicana;
2. Entre 85-94.9% (1 Estado): Jamaica;
3. Entre 75-84.9% (3 Estados): Belice, Honduras, México y Trinidad y Tabago; y
4. Inferior a 75% (8 Estados): Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Granada, Haití, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas.

2.5            La estrategia de implementación del SSP propone el siguiente esquema de agrupación de Estados para la implementación del SSP:

1. Nivel 1: Estados que actualmente tienen un índice general de bases SSP (SSP *Foundation Index*) mayor a 95%, acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP y recibirán asistencia técnica como se requiere para la implementación del SSP a más tardar en 2020;
2. Nivel 2: Estados con un índice general de bases SSP superior al 85% acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP y reciben asistencia técnica según se requiera para la implementación del SSP a más tardar en 2021;



3. Nivel 3: Estados con un índice general de bases SSP superior al 75% acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP y reciben asistencia técnica según se requiera para la implementación del SSP a más tardar en 2022;
4. Nivel 4: Estados con un índice general de bases SSP superior al 60% acuerdan con la Oficina Regional NACC de la OACI un plan de implementación SSP y reciben asistencia técnica según se requiera para la implementación del SSP a más tardar en 2023;
5. Estados NAM/CAR que completen cualquier fase de la implementación SSP pueden ser considerados como Estados Campeones para apoyar a otros Estados en la implementación de las fases que ya implementaron.

Nota: se espera que ningún Estado tenga una EI menor a 60% en 2022.

2.6 Fue un consenso entre los participantes que los Estados del Nivel 1 de la estrategia deberían trabajar de inmediato para desarrollar un plan de acción inicial de implementación del SSP. Además, para aumentar la conciencia de los Estados del Nivel 2, 3 y 4 sobre la importancia de mejorar su Sistema de Supervisión de la Seguridad operacional de los Estados.

***Evaluaciones de Implementación de los Programas de Seguridad Operacional del Estado (SSP) bajo la Estrategia de Implementación del SSP de la Oficina NACC – USOAP-CMA***

2.7 Con la P/06 la Secretaría dio información referente a Evaluaciones de Implementación de los SSP bajo el USOAP- Enfoque de observación continua (CMA). Se informó a la Reunión sobre las actividades relacionadas al SSP bajo el USOAP-CMA, incluyendo la enmienda a las PQ relacionadas con el SSP y las evaluaciones de implementación del SSP. Las evaluaciones serán implementadas en dos fases (Fase 1: 2018 – 2020 y Fase 2: comenzando en 2021).

2.8 Para preparar a los Estados para las evaluaciones antes mencionadas, se incluyó un detalle de la información referente a la Estrategia NACC de implementación del SSP. Uno de los principales objetivos de la estrategia es preparar a los Estados de las Regiones NAM/CAR para hacer la transición hacia una vigilancia proactiva de la seguridad operacional.

**Cuestión 3  
del Orden del Día**

***Trabajo con los grupos regionales de implementación (GREPECAS, RASG-PA, ANI/WG, etc.) para el análisis de áreas clave del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) dentro de las Regiones NAM/CAR***

***Estado de implementación del GASP en la Región Panamélica***

3.1 La Secretaría presentó la P/01, que informó a la Reunión del nivel de implementación del GASP en las Regiones NAM, CAR y SAM. La presentación también incluyó información referente la estrategia de implementación SSP para la Región SAM.

3.2 La Reunión discutió el GASP provisional 2020 - 2022, incluyendo objetivos, metas e indicadores. El nuevo GASP se enfoca en:

- Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional
- Fortalecer las capacidades de supervisión de seguridad de los Estados
- Implementar SSP efectivos
- Incrementar la colaboración a nivel regional
- Ampliar el uso de programas de la industria
- Asegurarse de que la infraestructura adecuada esté disponible para apoyar las operaciones seguras

**Cuestión 4  
del Orden del Día**

**Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) de Canadá**

- 4.1 Proceso de implementación**
- 4.2 Lecciones aprendidas**
- 4.3 Mejores prácticas**
- 4.4 Evaluación y monitoreo continuo**

***Proceso de Implementación del SSP - Canadá***

4.1 La P/05, presentada por Canadá, dio a la Reunión información detallada sobre su estrategia de implementación del SSP, las lecciones aprendidas, los retos y las fortalezas. La presentación incluyó información sobre la estructura de gobierno del SSP de la aviación civil canadiense y su evolución de la filosofía de la seguridad operacional.

4.2 La Reunión discutió en detalle el proyecto de implementación del SSP canadiense y cada sub-proyecto, para recopilar información sobre las iniciativas emprendidas por *Transport Canada Civil Aviation Authority* (TCCA) para mejorar su toma de decisiones sobre seguridad operacional de la aviación.

4.3 Un aspecto que llamó especialmente la atención de los participantes fue la Estrategia de Gestión de Cambios (CM) implementada por TCCA, para apoyar a las personas en la transición de un programa de seguridad operacional de la aviación reactivo hacia uno predictivo. Las lecciones aprendidas por Canadá en este proceso tienen un valor agregado significativo para la implementación del SSP en las Regiones NAM/CAR.

4.4 Canadá está dispuesto a contribuir con la estrategia NACC de implementación del SSP, como un Estado Campeón.

4.5 La disponibilidad de asistencia de Canadá a la Región, en su papel como Estado Campeón, puede establecerse con las siguientes acciones:

- Construir relaciones estrechas con varios expertos en la materia de SSP
- Proporcionar revisión entre colegas de borradores de políticas y otros documentos
- Disponible para teleconferencias trimestrales para compartir las mejores prácticas y las lecciones aprendidas sobre un tema y revisar los siguientes pasos en general
- Disponible para recibir invitados en cursos de capacitación estructurados y talleres
- Abierto para organizar talleres presenciales anualmente (o tal vez dos veces al año) para centrarse en temas técnicos necesarios específicos
- Dispuesto a compartir políticas, procedimientos, herramientas y otros documentos según sea necesario
- Permitir que los inspectores y los expertos en la materia de las Regiones NAM/CAR visiten Transport Canada para observar el proceso de auditoría de SMS

4.5 La Reunión acordó que todo el apoyo debería basarse en el plan de acción del SSP acordado con la Oficina Regional NACC de la OACI. Con el fin de hacer el mejor uso posible del apoyo de Canadá, se acordó desarrollar un plan de acción conjunto para 2019.

4.6 La Reunión acordó que la asistencia ofrecida por Canadá no solo es importante debido a su progreso demostrado en la implementación de su sistema de vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos, sino también por la necesidad de que los Estados de la Región tengan una orientación objetiva y bien fundamentada para la implementación de herramientas predictivas. Los participantes reconocieron el valor que tiene la iniciativa presentada por Canadá para mejorar los niveles de seguridad operacional y eficiencia en los sistemas de aviación civil de la Región.

---

**Cuestión 5**  
**del Orden del Día      Experiencias de otros Estados de las Regiones NAM/CAR – Estados del Grupo/Nivel 1**

5.1            Bajo esta Cuestión del Orden del Día, los Estados presentaron su experiencia individual con respecto a la implementación del SSP. Los Estados destacaron sus retos y destacaron los beneficios de la colaboración regional con respecto este tema.

5.2            Los participantes acordaron que, para facilitar el trabajo colaborativo y hacer el mejor uso posible de los recursos disponibles en la región para apoyar la implementación del SSP, era necesario acordar un plan común de implementación del SSP.

5.3            La planificación debe requerir que todos los Estados completen el Proyecto de análisis de brechas en el SSP de la OACI y lleguen a acuerdos sobre los requisitos para el cumplimiento de cada elemento y componente del SSP.

5.4            También se consideró necesario establecer requisitos armonizados para el SMS de los explotadores y proveedores de servicios, incluidos los indicadores de performance de seguridad operacional. En línea con la armonización, los Estados acordaron que el software más sencillo y útil para la recopilación y el intercambio de su información de seguridad operacional de la aviación disponible para todos los Estados es el Centro Europeo de coordinación de sistemas de informas de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS). La mayoría de los participantes confirmaron que sus Estados han implementado o están en proceso de implementación de ECCAIRS. Por lo tanto, fomentar su uso regional podría tener beneficios significativos. Además, la Reunión acordó la necesidad de contar con procedimientos armonizados para el establecimiento del Nivel aceptable del rendimiento en material de seguridad operacional (ALoSP).

5.5            Otro aspecto fue la promoción de un esquema basado en procesos. Esto permitiría desarrollar procesos comunes de aceptación y vigilancia de SMS.

5.6            Los participantes plantearon los desafíos que enfrentan para tener acceso al Portal de la OACI (ICAONET e iStars). Se consideró una prioridad para fomentar el acceso de personal relacionado con la seguridad operacional, desde la AAC y la industria, al Portal. Al mismo tiempo, se destacó la necesidad de promover el acceso al sitio web de Gestión de la seguridad operacional de la OACI.

5.7            Los participantes de los Estados de Centroamérica informaron a la Reunión sobre el Programa de análisis de Sucesos Operacionales Centroamericanos (PASOC), promovido por la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) de COCESNA, es una herramienta diseñada para la recopilación de información sobre eventos, deficiencias de seguridad operacional y peligros durante la prestación de servicios aeronáuticos que facilita la gestión adecuada de los mismos de acuerdo con las normas internacionales. ACSA establece el Programa PASOC, que se basa en el análisis e intercambio de información voluntaria como un recurso para recopilar y analizar datos para identificar peligros de seguridad operacional y hacer recomendaciones para controlar los riesgos, con el fin de fortalecer la seguridad operacional en la región.

---

**Cuestión 6**  
**del Orden del Día      Desarrollo de implementación de estrategias para Estados específicos**

6.1            Después de revisar el nivel de implementación de cada Estado, se acordó que el plan de acción del SSP para cada Estado se compondrá de las PQ abiertas de la herramienta básica de SSP y las preguntas de la Herramienta de análisis de brechas del SSP.

6.2            Para los Estados del Nivel 1, el plan de acción del SSP se manejará como un sub-proyecto adicional al Programa Sistémico de Asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI. Se incluye una plantilla para el Plan de Acción del SSP en el **Apéndice** (*disponible únicamente en inglés*).

6.3            Se acordó que, para proporcionar consistencia al proceso de implementación del SSP a nivel regional, los proyectos SSP actuales de cada Estado deberían ser validados por la Oficina Regional NACC de la OACI.

6.4            Con el fin de respaldar el seguimiento adecuado del Plan de acción del SSP a nivel estatal, el equipo de implementación del SSP debe estar involucrado o tener conocimiento de las acciones actuales tomadas dentro de su Estado para mejorar su Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SSO).

6.5            La prioridad número uno para los Estados del Nivel 1 es desarrollar y actualizar su Análisis de GAP de SSP. Algunos Estados pueden requerir asistencia para desarrollar su análisis de brechas de SSP. Esto será manejado como una tarea integral del sub-proyecto.

6.6            Cuando todos los Estados del Nivel 1 hayan completado su plan de acción, la Oficina Regional NACC de la OACI debería considerar esto como un hito del proyecto y promoverlo como tal.

---

**Cuestión 7**  
**del Orden del Día      Creación de apoyo continuo por parte de Canadá durante la Fase 1 y otros aspectos de implementación SSP**

7.1            La Reunión enfatizó los beneficios de compartir el apoyo entre todos los Estados con respecto a la implementación del SSP, especialmente debido a la limitada experiencia en la Región.

7.2            La Reunión reconoció la importancia del apoyo de Canadá, como vital para promover el progreso de la implementación del SSP en la Región, debido a la falta de orientación y asesores reconocidos para implementar componentes clave del SSP especialmente relacionados con la gestión de riesgos.

7.3            El Plan de Acción del SSP, desarrollado y validado por la Oficina Regional NACC de la OACI, debe ser la referencia principal para la implementación, y el apoyo requerido para los Estados Campeones debe estar en línea con ese plan de acción.

7.4            La Oficina Regional NACC de la OACI, a través del Programa Sistémico de Asistencia NACC de la OACI, actuará como la entidad coordinadora para la implementación del SSP, brindando orientación y asistencia inicial a los Estados. Al tener información sobre las capacidades y los requisitos de cada Estado, la Oficina Regional NACC de la OACI solicitará y coordinará la asistencia brindada por los Estados Campeones, incluido Canadá.

7.5            La Reunión también identificó la interrelación directa entre el SSP y la investigación de accidentes. Los Estados deben ver a su Autoridad de investigación de accidentes como una parte integral del equipo de implementación del SSP. Sin embargo, también se identificó la falta de orientación detallada para definir la colaboración requerida del Comité de investigación de accidentes (AIB).

7.6            La Oficina Regional NACC de la OACI, como parte de esta estrategia de implementación, debe trabajar para identificar retos y oportunidades comunes y desarrollar un mecanismo para compartir información entre los Estados.

7.7            También se acordó celebrar una Segunda Reunión sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado (NAM/CAR/SSP/2) en 2019 y alentar la participación del personal de Investigación y prevención de accidentes (AIG).

**Cuestión 8**  
**del Orden del Día      *Otros asuntos***

***Investigaciones Efectivas de Seguridad Operacional y SMS***

8.1 Con la P/13, la Secretaría destacó el papel clave de las investigaciones de AIG y IA en relación con las funciones de Gestión de Riesgos y Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Estados, en particular la contribución del análisis de las investigaciones y los hallazgos a la Identificación de riesgos (encontrar el problema) que lleva a las evaluaciones de riesgos y el desarrollo de acciones de seguridad operacional efectivas (solucionando el problema) por parte de los propietarios y partes interesadas de los riesgos para prevenir accidentes y mejorar la seguridad operacional de la aviación en general. También se destacó la disponibilidad y el uso de marcos y metodologías comunes de análisis de seguridad operacional (por ejemplo, Bowtie, STAMP) tanto para la identificación de peligros como las evaluaciones de riesgos.

8.2 El Consultor de AIG de la Secretaría también compartió algunos de los resultados de la Reunión de Implementación de Organizaciones Regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) para la Región CAR (CAR/RAIO/01) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 23 al 25 de octubre de 2018, en particular la declaración de la visión de AIG que se presentó y acordó en principio, y el gran interés de los representantes de AIG de los distintos Estados. en involucrarse más en SMS y SSP. Además, la próxima reunión de AIG se realizará conjuntamente con un taller de tres días en marzo de 2019, incluyendo temas de SMS y SSP.

8.3 La participación activa, los comentarios y las discusiones de los asistentes durante la presentación brindaron la oportunidad de enfatizar y aclarar algunas investigaciones clave y los principios de SMS/SSP:

- a. La necesidad primordial de establecer autoridades de investigación independientes, en la medida en que garantice la objetividad de las investigaciones y su ausencia de interferencia, especialmente dado que el alcance de las investigaciones incluiría no solo a los explotadores o proveedores de servicios involucrados en el suceso, sino también a los reguladores y actividades de supervisión de la seguridad ejercidas por las Autoridades de Aviación Civil.
- b. La necesidad de que las autoridades de investigación adquieran fluidez y conocimientos sobre la gestión de la seguridad operacional, no solo para incorporar ese aspecto en sus investigaciones, sino también para ser plenamente conscientes del papel clave de las investigaciones dentro de SMS y SSP.
- c. La naturaleza distinta pero complementaria de las funciones de gestión de la calidad o cumplimiento en relación con las funciones de gestión de la seguridad operacional dentro de las organizaciones, siendo el riesgo el lenguaje común.
- d. La necesidad de centrarse en acciones de seguridad operacional efectivas y sus cambios consecuentes como el objetivo final de las investigaciones y la seguridad/gestión de riesgos.



- e. Los aspectos reactivos y proactivos de los SMS están relacionados con problemas conocidos y la prevención de lesiones y daños por accidentes, y los aspectos predictivos de los SMS relacionados con el descubrimiento de problemas desconocidos o aún no manifiestos.
- f. La continuidad en los procesos de investigación y gestión de riesgos, desde los informes iniciales de ocurrencia o los hallazgos de auditoría, hasta la identificación de peligros y el inicio de acciones de seguridad y el monitoreo de su efectividad.
- g. La función principal y la intención de las recomendaciones de seguridad de las investigaciones son no prescriptivas y se centran en la comunicación de riesgos o cuestiones de seguridad identificadas para que sean consideradas y tratadas de manera efectiva por los propietarios de riesgos y partes interesadas como parte de sus procesos de SMS/SSP.
- h. La necesidad de que las autoridades reconozcan que los explotadores y proveedores de servicios adaptarán las herramientas de SMS, como matriz de riesgo e Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI), y las adaptarán a sus necesidades específicas de gestión de seguridad, de la misma manera que los Estados deberían adaptar su matriz de riesgo SSP y SPI.
- i. La necesidad de evaluar el desempeño y la efectividad de los programas de SMS y SSP para considerar no solo los cambios en la cantidad de eventos/ocurrencias, sino también, y quizás sea más importante, los cambios resultantes en el nivel de riesgo general.
- j. La importancia para las autoridades reguladoras y de seguridad operacional de vigilancia para fomentar e incorporar la cultura justa dentro de su SSP y sus políticas de cumplimiento normativo.

8.4 La Reunión acordó la necesidad de involucrar a las Autoridades de Investigación de Accidentes de los Estados en las siguientes actividades y eventos relacionados con el SSP, ya que los procesos de investigación de accidentes de los Estados constituyen un componente clave para el SSP.



NO	PQ Índice General de Bases SSP	Actividades	OLF	Responsable	Fecha Límite	Completada

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
1.1-01	Has [State] promulgated a national safety legislative framework and specific regulations that define the management of safety in the State?					
1.1-02	Are the legislative framework and specific regulations periodically reviewed to ensure that they remain relevant to the State?					
1.2-01	Has [State] identified a SSP placeholder organization and an Responsible Executive for the implementation, and coordination of the SSP?					
1.2-02	Has the [State] established an SSP implementation team?					
1.2-03	Has [State] defined the State requirements, responsibilities and accountabilities regarding the establishment and maintenance of the SSP?					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
1.2-04	Does the State have an SSP implementation plan in place, which includes a timeframe for the implementation of actions and gaps as identified through the gap analysis?					
1.2-05	Is there a documented statement about the provision of the necessary resources for the implementation and maintenance of the SSP?					
1.2-06	Does the [State] SSP Responsible Executive have control of the necessary resources required for the implementation of the SSP?					
1.2-07	Has [State] defined the specific Actividades and accountabilities related to the management of safety in the State that each aviation regulatory organization under the SSP is Responsible for?					
1.2-08	Does [State] have a mechanism or platform for the coordination of SSP implementation and subsequent SSP continuous monitoring Actividades involving all state regulatory organizations?					
1.2-09	Does the [State] SSP Responsible Executive coordinate, as appropriate, the Actividades of the different State					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	aviation organizations under the SSP?					
1.2-10	Has [State] established a safety policy?					
1.2-11	Is [State] safety policy signed by the [State] SSP Responsable Executive or an appropriate authority within [State]?					
1.2-12	Is [State] safety policy reviewed periodically?					
1.2-13	Is [State] safety policy communicated to the employees in all [State] aviation organizations with the intent that they are made aware of their individual safety responsibilities?					
1.2-14	Has the [State] initiated a unified SSP document as part of the SSP implementation plan to describe its SSP framework components and elements?					
1.2-15	Has the SSP document been Completada, approved and signed by the SSP Responsable Executive and the document communicated/ made accessible to all stake holders upon full implementation of the SSP?					
1.2-16	Does [State] have a documentation system that ensures appropriate storage, archiving, protection and retrieval of all documents relating to					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	SSP Actividades?					
1.2-17	Does the [State] have a periodic internal review mechanism for assurance of continuing improvement and effectiveness of its SSP?					
1.3-01	Has [State] established an independent accident and incident investigation process the sole objective of which is the prevention of accidents and incidents, and not the apportioning of blame or liability?					
1.3-02	Is the organization/authority for accident investigation functionally independent. (See Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Doc 9756, paragraph 2.1)?					
1.4-01	Has [State] promulgated an enforcement policy?					
1.4-02	Does the State's primary aviation legislation provide for the enforcement of the applicable legislation and regulations?					
1.4-03	Does the enforcement policy take into account that service providers are normally allowed to deal with, and resolve routine safety or quality deviations internally within the scope of its approved SMS/ QMS					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	procedures?					
1.4-04	Does the enforcement policy establish the conditions and circumstances under which the State may deal with safety deviations directly through its established investigation and enforcement procedures?					
1.4-05	Does the SSP enforcement policy include provision to prevent the use or disclosure of safety data for purposes other than safety improvement?					
1.4-06	Does the SSP enforcement policy include provision to protect the sources of information obtained from voluntary incident reporting systems?					
2.1-01	Has the State promulgated harmonised regulations to require service providers to implement a SMS?					
2.1-02	Are these SMS requirements and related guidance materials periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the service providers?					
2.2-01	Has [State] individually agreed/ accepted service provider's safety performance indicators and their respective alert/ target levels?					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
2.2-02	Are the agreed/ accepted safety performance indicators commensurate with the scope/ complexity of the individual service provider's specific operational context?					
2.2-03	Are the agreed safety performance indicators periodically reviewed by the [State] to ensure it remains relevant and appropriate to the service provider?					
3.1-01	Has the State established a formal surveillance programme to ensure satisfactory compliance with State safety regulations and requirements by service providers?					
3.1-02	Has the State established a process for the initial review and acceptance of individual service providers' SMS?					
3.1-03	Has State established procedures for the review of individual service providers' safety performance indicators and their relevant alert/ target levels?					
3.1-04	Does the State's safety oversight programme include periodic assessment of individual service provider's SMS?					



NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
3.1-05	Does the State's periodic SMS surveillance programme include assessment of service provider's hazard identification and safety risk management processes?					
3.1-06	Does the State's periodic SMS surveillance programme include assessment of service provider's safety performance indicators and their relevant alert/ target levels?					
3.1-07	Does the State have a periodic internal review mechanism for assurance of effective compliance of the SSP and its related safety oversight functions?					
3.2-01	Has [State] established mechanisms to ensure the mandatory reporting, evaluation and processing of accidents and serious incident data at the aggregate State level?					
3.2-02	Has the State established a voluntary reporting system to facilitate the collection of data on hazards and associated safety risks that may not be captured by a mandatory incident reporting system?					
3.2-03	Has [State] established mechanisms to develop information from the stored data and to promote the exchange of safety information with service					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	providers and/or other States as appropriate?					
3.2-04	Has [State] established an acceptable level of safety performance (ALoSP) as defined by selected safety indicators with corresponding target and alert levels as appropriate?					
3.2-05	Are the ALoSP safety indicators appropriate and relevant to the scope and complexity of its aviation Actividades?					
3.2-06	Does the State have a mechanism for periodic monitoring of the SSP safety indicators to assure that corrective or follow up actions are taken for any undesirable trends, alert level breaches or non achievement of improvement targets?					
3.3-01	Has [State] developed procedures to prioritize inspections, audits and surveys towards those areas of greater safety concern or need?					
3.3-02	Is the prioritization of inspections and audits associated with the analysis of relevant internal/ external safety or quality data?					
4.1-01	Is there a process to identify safety management related training					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	requirements , including SSP & SMS training, for relevant personnel of the regulatory/ administrative organizations?					
4.1-02	Are there records to show that personnel involved in SSP implementation and its operation have undergone appropriate SSP/ SMS training or familiarisation?					
4.1-03	Does the State maintain a mechanism for the consolidation, communication and sharing of safety information amongst its regulatory and administrative organizations involved in the SSP?					
4.1-04	Does the internal safety information/ data sharing include occurrence, investigation and hazard reports from all its aviation sectors?					
4.2-01	Does the State facilitate the continuing education, communication and sharing of safety information with and amongst its service providers?					
4.2-02	Do the State regulatory organizations participate in regional and global aviation safety information sharing and exchange, and facilitate the participation of their respective service					

NO	Análisis de brecha SSP	Actividades	Estado	Responsable	Fecha límite	Completada
	providers in the same?					
4.2-03	Is there a formal process for the external dissemination of regulatory documents and information to service providers and a means of assuring the effectiveness of this process?					
4.2-04	Is the State's SSP document and its associated safety policy, enforcement policy and aggregate safety indicators included in the State's safety information communication & sharing process?					