



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/13 — NI/04

14/07/25

**Decimotercera Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/13)**

Santo Domingo, República Dominicana, 4 al 7 de agosto de 2025

Cuestión 4

del Orden del Día

Hacia una implementación más eficaz: seguridad operacional

INFORME SOBRE ACTUALIZACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información proporciona una visión general del estado actual de la implementación efectiva de la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR. Incluye actualizaciones sobre el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la implementación regional de los Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y los Planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASP), así como las iniciativas en curso lideradas por la Oficina Regional de la OACI NACC, incluyendo las actividades de los/as Coordinadores/as nacionales de supervisión continua (NCCM) y los Grupos de Trabajo del SSP.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)• Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS)• Proyectos relacionados con la seguridad operacional• Informe de las reuniones de NCCM y SSP

1. Introducción

1.1 La implementación efectiva de la vigilancia de la seguridad operacional y de los sistemas de gestión de seguridad operacional sigue siendo una prioridad crítica para las autoridades de aviación civil en las Regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAM/CAR). De acuerdo con los objetivos mundiales de la OACI y en el marco del GASP y el Anexo 19 de Gestión de Seguridad Operacional, los Estados deben establecer sistemas de vigilancia de seguridad operacional robustos, implementar un SSP que funcione y desarrollar un NASP para abordar sus contextos operativos únicos y los riesgos de seguridad operacional nacionales.

1.2 La Oficina Regional de la OACI NACC, en coordinación con los Estados miembros, socios regionales en materia de seguridad operacional y proyectos de asistencia técnica, ha estado trabajando activamente para apoyar a los Estados en el fortalecimiento de sus capacidades de seguridad operacional. A pesar del avance logrado, persisten desafíos en términos de coordinación efectiva, capacidad técnica y la implementación de sistemas de datos de seguridad operacional necesarios para apoyar un enfoque predictivo y con base en el rendimiento en materia de seguridad operacional.

1.3 El contexto mundial actual ha destacado la necesidad de sistemas regulatorios resilientes que puedan adaptarse a los riesgos emergentes, los avances tecnológicos y los cambios en la industria. La importancia de herramientas estandarizadas, marcos de referencia regionales armonizados y el reconocimiento mutuo entre los Estados se ha vuelto más evidente a medida que la región busca mejorar el rendimiento en seguridad operacional y cumplir con las obligaciones de vigilancia internacional.

1.4 Esta nota de información tiene como objetivo proporcionar una visión general completa del estado actual de la implementación de la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR. Incluye actualizaciones sobre:

- la alineación mundial y regional con el GASP 2026–2028;
- el rendimiento de los Estados bajo el USOAP - Enfoque de Observación Continua (CMA);
- el avance en el desarrollo e implementación de SSP y NASP;
- los esfuerzos y resultados entregables en curso de los Grupos de Trabajo SSP y NCMC; y
- proyectos e iniciativas relacionadas con la seguridad operacional que están siendo desarrollados o apoyados por la Oficina Regional NACC de la OACI

1.5 A través de este esfuerzo colaborativo regional, el objetivo es continuar construyendo la resiliencia de la vigilancia de la seguridad operacional, mejorar la implementación de las disposiciones de la OACI, y garantizar que cada Estado esté adecuadamente equipado para abordar tanto los desafíos de seguridad operacional actuales como los emergentes de manera coordinada y proactiva.

2. Actualizaciones y alineación del GASP 2023–2025 en la región

2.1 Se consideran cinco desafíos organizacionales globales como de máxima prioridad, en el contexto internacional, porque afectan la vigilancia de la seguridad operacional y las capacidades de gestión de seguridad operacional de los Estados y, en consecuencia, la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial. Los desafíos organizacionales globales para 2026–2028 son los siguientes:

- falta de recursos financieros suficientes para que la autoridad de vigilancia de la seguridad operacional cumpla con sus obligaciones nacionales e internacionales;
- falta de personal técnico calificado, principalmente investigadores/as de accidentes de aeronaves e inspectores/as de aeródromos;
- falta de un proceso regulatorio para abordar la resolución de problemas de seguridad operacional, principalmente relacionados con las operaciones de los aeródromos;
- bajo nivel de implementación del SSP a nivel global; y

- deficiencias en la recopilación, análisis e intercambio de datos e información sobre seguridad operacional, para apoyar las actividades de gestión de seguridad operacional.

2.2 La edición 2026–2028 del GASP continúa alineándose con las necesidades actuales, capacidades y recursos disponibles para los Estados. Esta edición considera los problemas de seguridad operacional planteados a los Estados miembros y a la industria por un entorno dinámico y en constante cambio, así como los desarrollos recientes en el campo de la seguridad operacional en la aviación. Las revisiones clave incluyen nuevos objetivos para abordar desafíos como la falta de recursos financieros suficientes para las autoridades de vigilancia de la seguridad operacional, la falta de personal técnico calificado y la necesidad de facilitar la asistencia a los Estados que enfrentan dificultades en las regiones.

- Una de las actualizaciones más significativas aparece bajo el Objetivo 2, que se centra en la vigilancia de seguridad operacional efectiva. El primer nuevo objetivo introducido bajo este objetivo aborda un desafío organizativo global clave: la disponibilidad de recursos financieros para cada autoridad de vigilancia de seguridad operacional e introduce tres objetivos específicos y medibles que buscan cerrar las brechas de capacidad de supervisión que han existido por mucho tiempo en las regiones de la OACI y promover un modelo de gobernanza de seguridad operacional más sostenible. El Objetivo 2.1 requiere que **todos los Estados se aseguren de que sus NASP incluyan un compromiso claro de proporcionar recursos financieros adecuados a sus autoridades de supervisión de seguridad operacional.**
- Bajo el Objetivo 3, que aborda la implementación de los SSP, se han introducido dos nuevos objetivos. El **Objetivo 3.1 solicita que todos los Estados evalúen el nivel de implementación de sus SSP para 2026**, mientras que el **Objetivo 3.2 exige que todos los Estados establezcan un SSP para 2028**. Es importante notar que este último objetivo no hace referencia a los niveles de madurez del SSP, que están ausentes de las SARPS del Anexo 19. Estos cambios subrayan la necesidad de que **se asista a los Estados en la realización de evaluaciones de implementación y proporcione orientación estructurada para el establecimiento de SSP**, particularmente en aquellos Estados que se encuentran en las primeras etapas de desarrollo de SSP. Esta asistencia podría proporcionarse a través del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA) o por otros medios. Es importante destacar que uno de los mayores problemas para la implementación de SSP es la falta de priorización, recursos y la ausencia del SDCPS dentro de los Estados.
- El enfoque del Objetivo 4, previamente centrado en mejorar la colaboración a nivel regional, ahora se ha ampliado para incluir la colaboración a nivel nacional.
 - El Objetivo 4.1 pide a todas las regiones que identifiquen a los Estados que necesitan asistencia para abordar problemas de seguridad operacional para 2026.
 - El Objetivo 4.2 dirige a las regiones a facilitar la asistencia requerida a esos Estados identificados para 2028.
 - El Objetivo 4.3 **requiere que las regiones implementen un mecanismo para utilizar información sobre riesgos operacionales de seguridad operacional y problemas emergentes con el propósito de la planificación de seguridad operacional para 2027.**

- Por último, el GASP 2026-2028 introduce un nuevo Objetivo 5, destinado a fortalecer la planificación de la seguridad operacional de la aviación. Este objetivo consolida elementos de los Objetivos 3.2 y 4.2 de la edición previa y refleja el énfasis de la OACI en la planificación integral y coordinada. Un componente clave de esta meta es el **Objetivo 5.1, que solicita que todas las regiones publiquen un Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) actualizado para 2026, considerando la nueva edición del GASP.**

2.3 Con base en los resultados del análisis de datos e información de seguridad operacional, las siguientes categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (o “G-HRC”) se identificaron como “Problemas de Seguridad Operacional Global”:

- impacto contra el suelo sin pérdida de control;
- pérdida de control en vuelo;
- colisión en el aire;
- salidas de la pista; y
- incursiones en la pista.

2.4 Históricamente, este tipo de accidentes ha tenido los mayores resultados inseguros a nivel mundial, principalmente en términos de número de víctimas mortales, por lo que siguen siendo nuestra principal prioridad. Es fundamental abordarlos si queremos alcanzar nuestro objetivo de garantizar la seguridad en todos los vuelos, con cero víctimas mortales.

2.5 Además, con base en los debates mantenidos durante la 14.ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), identificamos otras categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (o “G-ORC”) con tendencia a la alza, que deben ser monitoreadas y se deben tomar las medidas pertinentes. Estas son:

- contacto anormal con la pista (que incluye eventos como impactos de cola y aterrizajes bruscos);
- fallas o mal funcionamiento del sistema/componente (no del motor): básicamente, cualquier cosa que pueda romperse en un avión, excepto los motores; y
- turbulencias: estas han generado mucha preocupación pública y atención mediática durante el último año, y fueron un tema importante de debate en la AN-Conf/14.

2.6 La OACI está finalizando las nuevas ediciones de los 3 documentos clave de orientación que acompañan el último GASP y estos son:

- Doc 10131, que proporciona orientación sobre cómo desarrollar un plan de seguridad operacional aérea regional o nacional, de acuerdo con el GASP;
- Doc 10161, que es la Hoja de Ruta mundial de Seguridad operacional Aérea – es decir, el Plan de Acción para alcanzar los Objetivos y Metas del GASP; y
- Doc 10162 que proporciona orientación sobre el monitoreo de la implementación para lograr los Objetivos y Metas del GASP.

2.7 El RASP está actualmente en revisión por la Oficina Regional NACC, con la participación voluntaria de los Puntos focales (PoC) del SSP de 10 Estados. Su participación garantiza que el plan se alinee con los objetivos del GASP y refleje las prioridades de seguridad operacional regional actualizadas. Se espera que el RASP revisado de NACC esté listo para su aceptación por los Estados de NAM/CAR en el último trimestre de 2025.

3. Estado del USOAP en las Regiones NAM/CAR (a julio de 2025)

3.1 Las Regiones NAM y CAR contienen 22 Estados. Solo un Estado aún no ha recibido una auditoría USOAP. (Dominica). Hasta ahora, ICAO ha realizado 34 Auditorías CMA y 44 Actividades de Validación.

3.2 La tasa promedio de Implementación Efectiva (EI) en las Regiones NAM/CAR ha cambiado muy poco en 10 años y actualmente es del 68.98%, que está por debajo del promedio mundial de EI que es del 70.28%. Sólo el 45.45% de los Estados NACC han alcanzado el objetivo del 75% de EI, como sugiere el GASP, sólo 3 áreas (LEG, PEL y AIR) están por encima del objetivo del 75% de implementación efectiva (EI) y en el caso de los elementos críticos ninguno ha alcanzado el objetivo del 75% de EI

3.3 Los Estados de las Regiones NAM/CAR actualmente tienen 4,291 hallazgos de protocolo USOAP abiertos. El mayor número de hallazgos de protocolo (411) se refiere a Obligaciones de Licenciamiento, Certificación, Autorización y Aprobación (CE-6) en Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA).

3.4 Las áreas con las puntuaciones más bajas de EI son Investigación de Accidentes e Incidentes (AIG), Servicios de Navegación Aérea (ANS) y AGA.

	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
CE-1	51			7		76	23	14
CE-2	34		44	74	85	92	55	137
CE-3		46	30	35	17	88	66	41
CE-4		3	41	26	23	38	95	55
CE-5	14	6	30	76	54	396	4	108
CE-6			133	318	84	157	411	
CE-7			61	84	29	387	271	
CE-8			57	36	35	99	56	89

Protocol findings by Area and Critical Element intersection

3.5 Las deficiencias comunes incluyen:

- Insuficiente personal técnico calificado.
- Falta de recursos financieros.
- Marco regulatorio obsoleto.

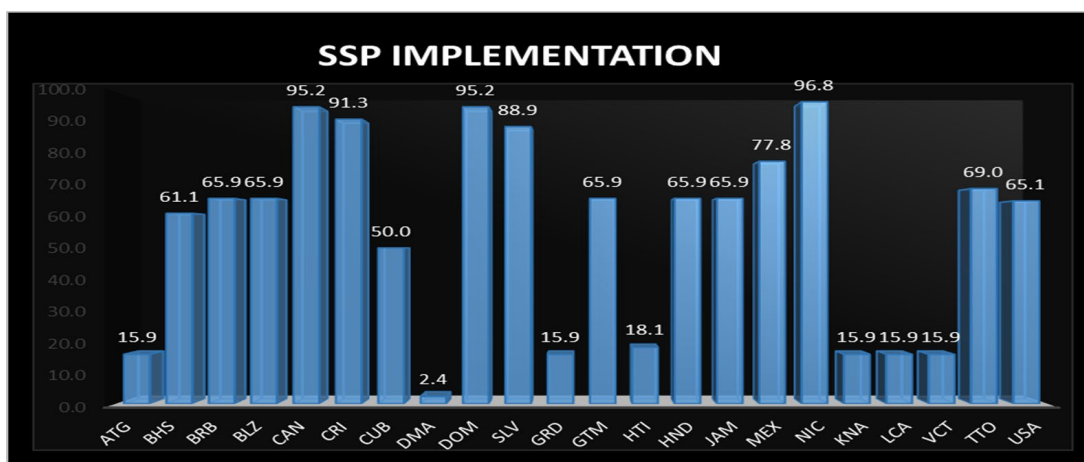
3.6 Para 2025 hay dos evaluaciones de USOAP programadas y tres para 2026.

3.7 La Oficina Regional NACC continúa brindando asistencia específica y talleres para abordar estas deficiencias.

4. Estado de Implementación del SSP y NASP

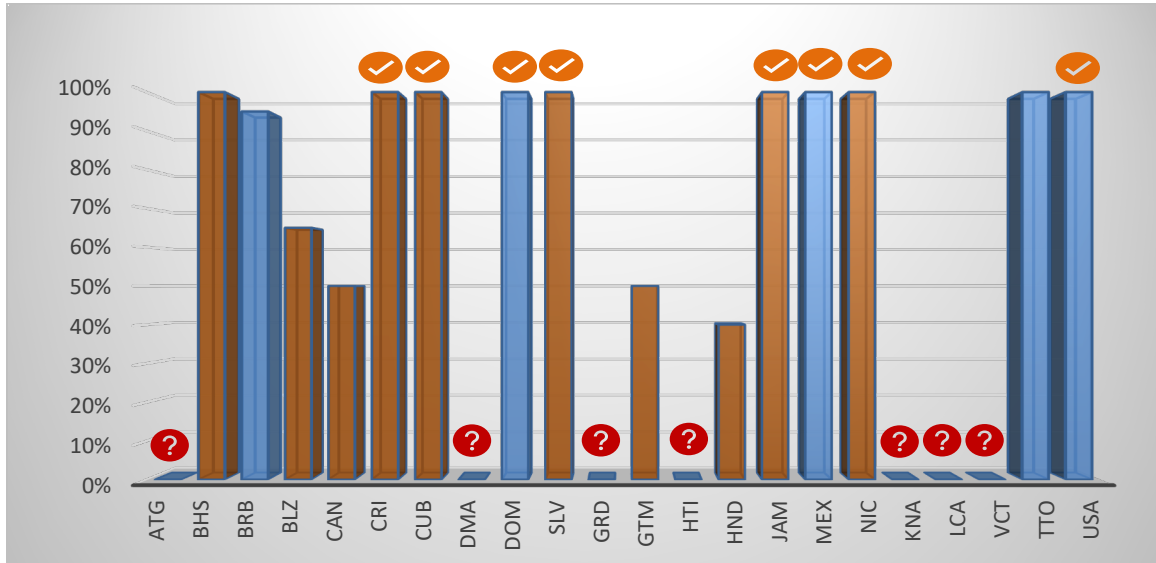
4.1 El sistema de monitoreo utilizado por la Oficina Regional de la OACI NACC se basa en la información proporcionada a través de la aplicación del Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS), así como el apoyo virtual y presencial brindado a los Estados. Hasta la fecha, el progreso en la implementación del SSP en la Región CAR sigue siendo limitado, a pesar de resultados positivos en ciertos indicadores, como el análisis de la Fundación del SSP y el Análisis de brechas del SSP. La falta de recursos y prioridades en competencia ha contribuido a la desaceleración de los esfuerzos de implementación. Sólo el 40% de estos Estados tienen un Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) presente.

4.2 Programa estatal de seguridad operacional (SSP)



4.3 Plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP)

- El 54% de los Estados de NAM/CAR tienen un NASP presente, el 36% han subido su NASP en la biblioteca GASP de la OACI.
- El 15% se encuentra en etapas intermedias de desarrollo de su NASP.
- El 31% no está proporcionando información sobre el progreso en el desarrollo de su NASP.
- La Oficina Regional NACC ha:
 - proporcionado apoyo personalizado a los Estados a través de clínicas virtuales de NASP; y
 - promocionado el uso de Paquetes de Implementación de la OACI (iPacks) para Estados con recursos limitados.



5. Actividades de los Grupos de Trabajo de SSP y NCMC

5.1 Grupo de Trabajo de SSP:

- Establecimiento de grupos de trabajo en inglés y español, con sus respectivos Términos de Referencia (ToR), para facilitar la comunicación entre los Estados participantes bajo la coordinación de la OACI NACC.
- Realización de múltiples seminarios web y talleres para los Puntos de Contacto (PoC) de SSP, incluyendo: revisión de preguntas de análisis de brechas (2020), inteligencia de seguridad operacional (2023), establecimiento de SDCPS (2025), evaluación de la cultura de seguridad operacional (2025).
- Asegurar sinergias con el Grupo Colaborativo Centroamericano para la seguridad operacional del Estado.
- Compartir información sobre evaluaciones de progreso de SSP, por ejemplo, SSPIA.
- Apoyo al Proyecto de Implementación de SSP (RASG-PA) y al proyecto de implementación de NASP.
- Desarrollo de una herramienta de evaluación de necesidades de personal que permitió a los Estados evaluar eficazmente el personal necesario para la implementación de SSP utilizando una metodología basada en datos, mejorando la planificación de recursos humanos dentro de las autoridades de aviación civil.
- Evaluaciones de necesidades regionales en curso.

Trabajo en Curso

- Establecimiento de una herramienta de implementación SSP regional, liderada por Transport Canada
- Realizar evaluaciones virtuales del progreso en la implementación del SSP
- Realizar evaluaciones de necesidades de personal

5.2 Grupo de Trabajo del NCMC

- Establecimiento de grupos de trabajo en inglés y español, con sus respectivos Términos de Referencia (ToR), para facilitar la comunicación entre los Estados participantes bajo la coordinación de la OACI NACC.
- Gestión efectiva de exenciones específicas de aviación durante la pandemia, logrando más del 95% de éxito en la implementación en toda la región.
- Entrega de 3 talleres del USOAP CMA.
- Aseguramiento del compromiso de los/as NCMC para implementar un programa de trabajo de tres años destinado a mejorar el intercambio de información sobre la vigilancia de la seguridad operacional con la OACI a través del OLF, resultando en mejoras en la actualización de regulaciones nacionales, procedimientos, procesos de certificación y planes de vigilancia.
- Desarrollo de una herramienta de evaluación de necesidades que permitió a los Estados evaluar de manera efectiva el personal requerido utilizando una metodología basada en datos, mejorando la planificación de recursos humanos dentro de las autoridades de aviación civil.
- Evaluaciones de necesidades regionales en curso para identificar desafíos compartidos.

Trabajo en Curso

- El desarrollo de un programa de capacitación modelo para las autoridades de aviación civil fue asignado anteriormente al Grupo de Trabajo de los NCMCs. Sin embargo, debido a limitaciones de recursos, ahora se está estableciendo como un proyecto del MCAAP.
- La necesidad de un programa de capacitación modelo se identificó durante la evaluación de necesidades en curso realizada por el Grupo de Trabajo. Esto ayudará significativamente a los estados a mejorar sus programas nacionales proporcionando una metodología estandarizada conforme a la OACI, impactando positivamente en el desempeño de todas las áreas técnicas.

6. Proyectos de seguridad operacional e iniciativas de apoyo de la OACI NACC

6.1 Proyecto de Implementación SSP

- El proyecto fue diseñado para fortalecer las capacidades de los Estados dentro de la Región CAR en el desarrollo e implementación de su Programa de Seguridad del Estado (SSP). Proporcionó las herramientas necesarias para mejorar la documentación del SSP y apoyó la implementación efectiva.
- Un componente clave del proyecto fue la promoción de cursos de capacitación esenciales para facilitar el desarrollo del SSP. Además, se organizaron talleres Ad-hoc para abordar las necesidades específicas de los Estados durante el proceso de implementación.

- La iniciativa también aprovechó la colaboración regional, aprovechando las sinergias entre la Agencia de Seguridad Aérea de América Central (ACSA) y los Grupos de Trabajo del SSP de NACC para fomentar el intercambio de conocimientos y el apoyo coordinado.
- Se brindó asistencia técnica con la colaboración de expertos de los Estados Campeones y de ACSA, asegurando que los Estados de la Región CAR recibieran orientación específica para avanzar con éxito en su SSP.

Logros

- El proyecto involucró la participación activa de 4 Especialistas en la Materia (SMEs) proporcionados por los Estados Miembros y una Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad (RSOO): República Dominicana, Nicaragua y ACSA.
- La Fase de Evaluación priorizó a los Estados en función del indicador "Fundación SSP" de ICAO iStars, a través de reuniones virtuales durante diez días hábiles en seis semanas utilizando la Herramienta de Evaluación del Programa de Seguridad del Estado (SSP) diseñada por el ICG.
- La Fase de Recolección de Datos evaluó una muestra del 20% de los Estados de la Región CAR para identificar problemas comunes, a partir de la evaluación realizada en el paso anterior.
- Los hallazgos permitieron el diseño y la entrega de un taller Ad-hoc en mayo de 2024, ofreciendo soluciones específicas para apoyar el desarrollo del SSP.

6.2 Proyecto de Implementación del NASP

6.3 El objetivo del Proyecto: Asegurar, mediante la provisión de la capacitación y orientación adecuadas, que los Estados de la CAR tengan las herramientas y conocimientos necesarios para desarrollar sus NASP y obtener su aprobación para finales de 2024 2026.

6.4 Logros del Proyecto de Implementación del NASP

6.5 Como parte de los esfuerzos para apoyar el desarrollo e implementación de Planes Nacionales de Seguridad Aérea (NASP) en la Región de la CAR, se completaron con éxito varias actividades clave:

- Se llevó a cabo una capacitación virtual sobre el NASP de la OACI para el personal de **13 Estados de la Región CAR**, fortaleciendo su comprensión de los requisitos y la planificación del NASP.
- Se desarrolló y realizó un Taller de Implementación del NASP, con la participación de **25 representantes de 12 Estados**. El taller se centró en proporcionar orientación técnica basada en el manual de preparación del NASP y en las metodologías necesarias para el desarrollo efectivo del plan.
- Se realizaron misiones de asistencia técnica en sitio en siete Estados, lideradas por expertos en la materia (SMEs) y el Oficial Regional de Implementación de Seguridad Operacional de la OACI. Estas misiones ofrecieron apoyo directo para el avance del NASP.
- Además, se ofreció asistencia virtual y actividades de seguimiento, y los Estados evaluados están actualmente en el proceso de presentar sus planes de acción para revisión.

6.6 Decimocuarta reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA/14) y Cuadragésima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC/40)

6.6.1 Los avances y resultados más estratégicos de las reuniones RASG-PA/14 y la reciente ESC/40 son:

6.6.1.1 Gobernanza de la Seguridad Operacional e Implementación del GASP

La reunión plenaria de RASG-PA/14, celebrada en noviembre de 2024, aprobó una actualización integral de nuestros Indicadores regionales de rendimiento en Seguridad Operacional. Estos indicadores son herramientas esenciales para el seguimiento de la implementación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Sin embargo, la revisión destacó un estancamiento preocupante en varias áreas clave, en particular, tasas de Implementación Efectiva inferiores al 75 % en Aeródromos y Servicios de Navegación Aérea. Como respuesta, la Conclusión C01/2024 encargó a la Secretaría y al PA-RAST el desarrollo de medidas correctivas específicas, que ya están en curso para la reunión ESC/40.

6.6.1.2 Baja Implementación del SSP – Estudio Regional Iniciado

Para abordar los desafíos persistentes en la implementación del SSP, en particular el bajo cumplimiento por parte de los Estados, el grupo aprobó la Conclusión C02/2024. Esta exige la puesta en marcha de un estudio dirigido por un organismo académico externo. El estudio busca identificar las causas fundamentales y formular recomendaciones prácticas. Estos hallazgos informarán directamente a la Comisión de Aeronavegación (ANC) y contribuirán a definir nuestra estrategia regional de seguridad operacional.

6.6.1.3 Iniciativas de Fortalecimiento de la AIG

En el ámbito de la investigación de accidentes e incidentes (AIG), se ha dado un paso crucial. La Decisión 39/C01 del ESC dio inicio a la creación de un Grupo Ad-Hoc, ahora coordinado por Estados Unidos con el apoyo de Canadá, Airbus y ATR. El objetivo es apoyar a los Estados en la elaboración de informes finales de investigación y desarrollar un marco regional que fortalezca la capacidad de AIG y mejore el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 13 de la OACI.

6.6.1.4 Riesgo de Colisión en el Aire: Medidas Específicas

Por último, la Jornada de Seguridad RASG-PA de 2024 se dedicó exclusivamente al riesgo de colisión en el aire. Esto refleja la preocupación regional por el aumento de eventos de TCAS RA en las Regiones de información de vuelo CAR y SAM. El resultado fue un plan de trabajo revisado para 2025-2026 del Grupo de Trabajo MAC, alineado con las conclusiones y lecciones aprendidas durante el evento. Este programa se presentó a la ESC/40 para su aprobación final.

6.6.1.5 Iniciativas operativas y culturales

- a) *Expansión Regional de los Informes Voluntarios de Seguridad Operacional (ASAP.)* Uno de los avances más impactantes es el impulso regional para expandir el Programa de Acción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP). Tras las impactantes presentaciones de Delta, American Airlines, Aeroméxico e IFALPA en la Sexagésima séptima reunión del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST/67), el equipo está desarrollando una estrategia regional para el ASAP. Esto incluye el lanzamiento de un programa piloto y el fomento del uso de la circular de México como

referencia regional. El objetivo es promover una cultura justa e impulsar los informes de seguridad voluntarios y no punitivos.

- b) *Equipos Colaborativos de Seguridad (CST): Escalando el Impacto.* Nuestros Equipos Colaborativos de Seguridad están generando un impacto real y medible. El P-CAST de Perú ha expresado su preocupación por los desafíos operativos en el nuevo aeropuerto de Lima y ha recibido reconocimiento nacional por sus contribuciones. El B-CAST de Brasil ha creado nuevos grupos de trabajo centrados en la capacitación, el intercambio de datos y los factores humanos, y ha recopilado más de 30,000 informes de seguridad protegidos desde mediados de 2023. En Canadá, el CAG lidera un sofisticado análisis de riesgos de operaciones terrestres con un modelo Bowtie. Estos ejemplos muestran cómo los CST se están convirtiendo en motores clave de la gestión proactiva de la seguridad operacional.
- c) *Uso mejorado de datos de AIG en proyectos de seguridad.* También estamos reintegrando los datos de accidentes e incidentes directamente a nuestra estrategia regional de mitigación de riesgos. PA-RAST ha reanudado su práctica de analizar accidentes significativos, como el incidente de VoePass en Brasil y la incursión en la pista de Lima, para extraer lecciones y desarrollar recomendaciones. Estos conocimientos también ayudarán a validar y actualizar nuestros Indicadores de rendimiento en seguridad operacional (SPI).
- d) *Comunicación y herramientas.* Finalmente, se han implementado varias herramientas e iniciativas de divulgación. El Video de Concienciación sobre Turbulencias ya está disponible para los miembros a través de un portal de acceso seguro. Se están realizando trabajos de traducción para garantizar que recursos críticos, como el Volumen II de GAPPRI, estén disponibles tanto en inglés como en español. Mientras tanto, el Programa de Socios de Seguridad continúa creciendo, con nuevas propuestas en revisión para profundizar la colaboración operativa entre la industria y el Grupo.

7. Conclusión

7.1 La Región NAM/CAR continúa avanzando estratégicamente en el fortalecimiento de la vigilancia de seguridad operacional y la implementación de sistemas de gestión de seguridad operacional. Sin embargo, persisten desafíos clave en la disponibilidad de personal, sistemas de datos y la implementación armonizada de SSP y NASP. La Oficina Regional NACC, a través de sus Grupos de Trabajo y proyectos, está brindando apoyo estructurado para abordar estos desafíos en alineación con los objetivos del GASP.

7.2 Se alienta a los Estados a continuar mejorando la colaboración a través de mecanismos regionales; priorizar la asignación de recursos para fortalecer las capacidades de gestión de seguridad operacional y participar en iniciativas lideradas por la OACI para mejorar los resultados de implementación.