



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/12
09/01/26

Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

Cuestión 5 del Orden del Día:

Avances en la planificación de la seguridad operacional aérea regional y nacional

ANÁLISIS PRELIMARES DE LAS CAUSAS DE LA FALTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) EN LA REGIÓN NAM/CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

La presente Nota de Estudio, desarrollada en el marco del borrador de la conclusión RASG-PA/15-C/015, y muestra los resultados de evaluaciones preliminares, las cuales permiten identificar posibles causas que han limitado el avance significativo en la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en los Estados de la Región NAM/CAR. Constituyen un primer nivel de análisis sustentado en los resultados de evaluaciones realizadas en diversos Estados, así como en las discusiones técnicas mantenidas durante las reuniones anuales del grupo de responsables de la implementación del SSP.

El estudio identifica como causas recurrentes la limitada disponibilidad de recursos humanos y financieros, la insuficiente priorización del SSP dentro de las agendas institucionales y la inexistencia o debilidad de sistemas formales para la recolección, análisis y utilización de datos de seguridad operacional como base para la toma de decisiones.

En este sentido, se prevé la realización de análisis más exhaustivos y profundos, orientados a validar, complementar y priorizar las causas identificadas, con el fin de desarrollar una propuesta de proyecto estructurada y sostenible que aborde de manera efectiva las brechas detectadas. Los resultados de este análisis ampliado, junto con la propuesta de proyecto correspondiente, serán presentados para la consideración de los Estados durante la próxima reunión del ESC/41.

Acción:	Se invita a la Reunión a: a) Revisar el contenido de la presente nota de estudio; y b) Comentar y aprobar la Conclusión propuesta en 2.4.
Metas Estratégicas 2026-2050:	<ul style="list-style-type: none">Todos los vuelos son seguros y protegidos
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) 2026-2028Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)

1. Introducción

1.1 El Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) constituye un pilar fundamental del marco de gestión de la seguridad operacional establecido por la OACI. Su correcta implementación permite a los Estados gestionar de manera proactiva los riesgos de seguridad operacional mediante el uso sistemático de datos, análisis de tendencias y toma de decisiones basada en el riesgo.

1.2 No obstante, a pesar de los avances normativos y del apoyo brindado a través de actividades de asistencia técnica y cooperación regional, la implementación del SSP en la Región NAM/CAR continúa presentando un nivel de madurez limitado en un número significativo de Estados.

2. Análisis del problema

2.1 El análisis preliminar realizado evidencia que uno de los principales factores que podrían estar afectando la implementación del SSP es la limitada disponibilidad de recursos, tanto financieros como humanos. En numerosos Estados de la Región NAM/CAR no se ha establecido formalmente un equipo de trabajo dedicado al SSP, tal como lo establece el Documento 9859 (Safety Management Manual), el cual señala la necesidad de contar con una estructura organizacional claramente definida, con responsabilidades, autoridades y recursos asignados para el desarrollo y sostenimiento del sistema. En la práctica, las funciones relacionadas con el SSP suelen ser asignadas de manera parcial o *ad hoc* a personal que desempeña múltiples funciones, sin dedicación suficiente, sin continuidad y, en algunos casos, sin la capacitación especializada requerida. Esta situación puede limitar significativamente la capacidad de los Estados para desarrollar e implementar de manera efectiva los componentes y elementos del SSP, incluyendo la identificación de peligros, la gestión y mitigación de riesgos, el aseguramiento y la promoción de la seguridad operacional.

2.2 Adicionalmente, el análisis preliminar sugiere una limitada priorización institucional del SSP, particularmente en lo relativo a su integración con las funciones de *State Safety Oversight*, el cual constituye uno de los pilares fundamentales del SSP conforme a lo establecido en el Documento 9859 (Safety Management Manual). En varios Estados de la Región NAM/CAR, las actividades de supervisión continúan desarrollándose de forma predominantemente prescriptiva y con una integración limitada al marco del SSP, lo que podría restringir el uso sistemático de datos de seguridad operacional y enfoques basados en el riesgo para la planificación y ejecución de la vigilancia. Estas observaciones iniciales, sujetas a análisis complementarios, no estarían plenamente alineadas con los principios del GASP 2026–2028, que promueve una supervisión estatal basada en el riesgo.

3. Acciones de la Secretaría, Estados y Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

3.1 En este contexto, la Oficina Regional NACC, en coordinación con el Grupo de Trabajo del SSP y las RSOO, realizará un análisis más exhaustivo de los resultados preliminares y de la información complementaria disponible, con el fin de validar y priorizar las posibles causas identificadas y desarrollar un proyecto estructurado orientado a atender de manera sostenible las brechas que limitan la implementación del SSP en la Región NAM/CAR. La propuesta de proyecto resultante será presentada para consideración de los Estados en la reunión del ESC/41.

4. Acción sugerida:

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Revisar el contenido de la presente Nota de Estudio;
- b) Tomar nota de las causas identificadas en la evaluación preliminar; y
- c) Tomar nota del compromiso de la Secretaría en cuanto a las acciones descritas y la presentación de un proyecto para paliar los problemas identificados en la siguiente reunión del ESC 41.