
ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL

Elda Almonte

Directora de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Contenido

01 Antecedentes

02 Conformación del equipo

03 Etapas de desarrollo

04 Principales cambios en el documento

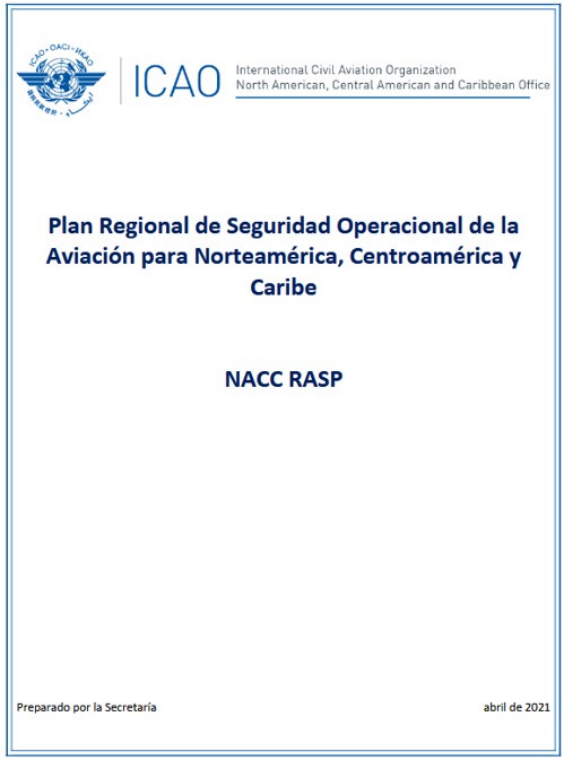
05 Estatus

06 Aspectos pendientes

07 Retos / Lecciones aprendidas

Antecedentes

1. La primera edición del NACC RASP corresponde al período 2020 – 2022.
2. La Oficina NACC presentó el documento a los Estados durante una reunión virtual y solicitó la aceptación de los Estados previo a su publicación.
3. La edición actual se encuentra alineada a la edición 2020 – 2022 del GASP.


ICAO International Civil Aviation Organization
North American, Central American and Caribbean Office

Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NACC RASP

Preparado por la Secretaría

abril de 2021

Conformación del equipo

1. En septiembre de 2025 se conformó el subgrupo RASP Updating.
2. El grupo inicialmente estaba conformado por los siguientes Estados: Bahamas, Barbados, Belice, Costa Rica, Curazao, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, México y República Dominicana.
3. Actualmente permanecen los siguientes Estados: Bahamas, Barbados, Belice, Costa Rica, Curazao, México y República Dominicana.
4. El desarrollo de la nueva edición ha empleado varias estrategias, incluyendo la asignación de tareas y reuniones periódicas.
5. Actualmente las reuniones se realizan con periodicidad semanal.

Etapas de desarrollo

1. Evaluación de conformidad de la edición 2020 - 2022

Los participantes emplearon la lista de verificación del Documento 10131 para determinar las brechas de la primera edición y proponer mejoras en el contenido.

2. Desarrollo de secciones

Los participantes se dividieron en grupos para el desarrollo de las principales secciones del documento.

3. Revisión integral del borrador

Los participantes revisaron los cambios sugeridos en el informe facilitado por la Secretaría.

Principales cambios en el documento

1. **Alineación con la edición 2026 – 2028 del GASP y la tercera edición del Documento 10131**

- Objetivos, metas e indicadores.
- Riesgos de seguridad operacional.
- Desafíos regionales.



Principales cambios en el documento

2. Objetivos de seguridad operacional

- Se mantienen 5 de los 6 objetivos del GASP.
- El objetivo #6 ha sido integrado al objetivo #4 e incluido como indicador.

Alineación de los objetivos del GASP – NACC RASP						
GASP	**Objetivo 1:** Lograr la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.	**Objetivo 2:** Fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.	**Objetivo 3:** Establecer y gestionar programas estatales de seguridad operacional (SSP).	**Objetivo 4:** Fortalecer la colaboración a nivel regional y nacional para hacer frente a los problemas de seguridad operacional.	**Objetivo 5:** Fortalecer la planificación de la seguridad operacional de la aviación.	**Objetivo 6:** Ampliar la utilización de los programas de evaluación de la industria y los programas de intercambio de datos de seguridad operacional.
NACC RASP	**Objetivo 1:** Lograr la reducción continua de los riesgos regionales de seguridad operacional.	**Objetivo 2:** Fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados de la Región NACC.	**Objetivo 3:** Establecer y gestionar programas estatales de seguridad operacional (SSP) en los Estados de la Región NACC.	**Objetivo 4:** Fortalecer la colaboración a nivel regional a través de los grupos regionales para abordar los problemas de seguridad operacional.	**Objetivo 5:** Fortalecer la planificación de la seguridad operacional de la aviación.	

Principales cambios en el documento

3. Gobernanza del NACC RASP

- Se documenta el rol de los directores de aviación civil, otorgándoles la autoridad de aprobación del documento.
- Se asigna la responsabilidad del monitoreo al Grupo Directivo de Implementación y Seguimiento del RASP de la NACC.

Estos cambios han sido realizados con el objetivo de lograr el compromiso de los Estados con el Plan.

Principales cambios en el documento

Entidad	Rol y autoridad	Principales responsabilidades
Directores de Aviación Civil de la Región NACC	**Patrocinio estratégico y autoridad de aprobación.**	Proporcionar orientación a nivel directivo; apoyar la resolución de obstáculos que requieran decisiones de alto nivel; constituir el Grupo de Revisión; examinar los informes de ambos grupos; y aprobar nuevas ediciones y modificaciones provisionales sustanciales.
Oficina Regional OACI NACC	**Coordinador regional y secretaría. No modifica ni aprueba el Plan de forma unilateral.**	Coordinar el desarrollo, la implementación, el seguimiento y la revisión; actuar como secretaría de ambos grupos; facilitar consultas; consolidar y analizar datos de seguridad operacional; coordinar la identificación de riesgos y las necesidades de creación de capacidad; prestar asistencia técnica; llevar registros; coordinar la presentación de informes; publicar las versiones aprobadas; y establecer y mantener la composición del Grupo Directivo en consulta con los Estados y Territorios.
Grupo Directivo de Implementación y Seguimiento del RASP de la NACC	**Principal mecanismo de seguimiento anual.**	Evaluar el progreso en relación con las metas, los objetivos, los SPI y los SEI; identificar obstáculos para la implementación, cuestiones emergentes y necesidades de apoyo; recomendar medidas; informar a los directores; y remitir al Grupo de Revisión los asuntos relativos a modificaciones sustanciales o revisiones.
Grupo de Revisión RASP de la NACC	**Mecanismo de revisión técnica y enmienda**	Llevar a cabo la revisión y renovación trienales; evaluar las modificaciones sustanciales provisionales; realizar consultas; preparar proyectos de nuevas ediciones o modificaciones; y presentar recomendaciones a la Oficina Regional NACC de la OACI para su conformidad y, posteriormente, a los Directores para su aprobación.

Principales cambios en el documento

Entidad	Rol y autoridad	Principales responsabilidades
Estados y territorios de la NACC	**Ejecutores principales**	Desarrollar y mantener los NASP; establecer indicadores nacionales de seguridad (SEI) e indicadores de desempeño de seguridad (SPI); implementar prioridades regionales a través de sistemas nacionales de seguridad; designar representantes; informar sobre los avances y la información de seguridad; participar en consultas; presentar propuestas de enmienda; y contribuir al apoyo entre pares y al desarrollo de capacidades.
RSOOs	**Socios técnicos y de apoyo a la implementación.**	Proporcionar orientación, asistencia técnica, análisis de datos y perspectivas regionales sobre seguridad operacional; apoyar los NASP, SSP, SEI y SPI; promover la armonización; apoyar la capacitación y las medidas de mitigación; y respaldar las ediciones aprobadas o las enmiendas sustantivas, cuando se solicite.
Organizaciones del sector y proveedores de servicios	**Datos de seguridad operacional y socios de apoyo a la implementación.**	Implementar el SMS; proporcionar datos de seguridad operacional y conocimientos especializados; participar en consultas; apoyar las SEI y las estrategias de mitigación; promover el intercambio de información sobre seguridad, la capacitación y las buenas prácticas; y respaldar las ediciones aprobadas o las enmiendas sustanciales, cuando se invite a ello.

Principales cambios en el documento

Entidad	Rol y autoridad	Principales responsabilidades
RAIOs	**Investigation-based safety analysis partners.**	Apoyar las investigaciones independientes y la implementación de las normas y métodos recomendados (SARP) pertinentes; identificar problemas sistémicos, tendencias y lecciones aprendidas; apoyar los mecanismos de intercambio de información sobre seguridad operacional; y formular recomendaciones a los Estados, a la NACC y al RASG-PA.
GREPECAS y sus órganos subsidiarios	**Socios para la coordinación de la planificación y la implementación de la navegación aérea.**	Facilitar la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM; identificar deficiencias en la navegación aérea; coordinar asuntos de seguridad y navegación aérea; apoyar las mejoras en PBN, aeródromos y CNS/ATM; e informar sobre el progreso de la implementación en relación con los resultados de seguridad operacional.
RASG-PA y sus órganos subsidiarios	**Interfaz de coordinación y apoyo técnico a nivel panamericano; no aprueba ni supervisa directamente el NACC-RASP.**	Proporcionar datos de seguridad seguridad, estrategias de mitigación, material de orientación, capacitación y lecciones aprendidas; identificar riesgos de seguridad operacional a nivel regional; apoyar la mitigación a través del PA-RAST, el Grupo de Trabajo sobre el SSP y otros mecanismos; promover la colaboración y la armonización; alinear las iniciativas panamericanas; y evitar la duplicación.

Principales cambios en el documento

4. Riesgos de seguridad Operacional

- Se incluyen gráficos y datos del RASG-PA ASR 2025.
- La Secretaría gestionó la realización de una consulta a los Estados de la Región sobre los principales riesgos de seguridad operacional, estableciendo una metodología de selección de los riesgos regionales en función de la frecuencia de reporte entre los Estados de la Región.
- Se incluyen los principales factores contribuyentes.

Principales cambios en el documento

4. Riesgos de seguridad operacional - R-HRCs prioritarios

- **LOC-I — P**érdida de control en vuelo
- **CFIT — I**mpacto contra el suelo sin pérdida de control
- **RE — S**alida de Pista
- **MAC — C**olisión en vuelo
- **RI — I**ncursión en la pista

Principales cambios en el documento

4. Riesgos de seguridad operacional – Riesgos regionales adicionales

BIRD — Impacto con aves o fauna silvestre

SCF-NP — falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes (excluido el sistema motopropulsor)

SCF-PP — falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes del sistema motopropulsor

ARC – Contacto anormal en la pista

Principales cambios en el documento

5. Desafíos regionales

Desafíos regionales 2026 - 2028
1. Falta de recursos financieros suficientes para que la autoridad de supervisión de la seguridad cumpla con sus obligaciones nacionales e internacionales;
2. Capacidad limitada para mantener sistemas estatales de supervisión de la seguridad eficaces y sostenibles en toda la región, incluida la escasez de personal cualificado y la falta de resolución de problemas de seguridad.
3. Desafíos para garantizar una separación institucional efectiva entre las autoridades reguladoras y los proveedores de servicios de navegación aérea, lo que afecta a la eficacia de la supervisión de la seguridad.
4. La implementación de los Programas Estatales de Seguridad en toda la región no ha avanzado al ritmo necesario para alcanzar los objetivos regionales de seguridad.
5. Deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información de seguridad para respaldar las actividades de gestión de la seguridad.
6. Capacidad institucional y técnica limitada para llevar a cabo eficazmente investigaciones de accidentes e incidentes de aeronaves en un número significativo de Estados de la región.
7. Avances limitados en la certificación de aeródromos internacionales en toda la región.

Principales cambios en el documento

5. Otras preocupaciones

Otras preocupaciones 2026 - 2028
1. Desafíos en la implementación oportuna de los Planes de Acción Correctiva (CAP) tras las actividades del USOAP CMA en toda la región.
2. Existe variabilidad en el cumplimiento oportuno y la actualización de las autoevaluaciones del USOAP CMA por parte de los Estados, lo que limita la disponibilidad de información actualizada sobre la supervisión en toda la región. Aproximadamente el 23 por ciento de los Estados de las regiones NAM/CAR mantienen niveles de cumplimiento de las autoevaluaciones inferiores al 50 por ciento, mientras que la mediana regional es del 82,5 por ciento, lo que indica una variabilidad significativa en la actualización de la información del USOAP CMA. Esta inconsistencia limita la disponibilidad de información actualizada sobre la supervisión, necesaria para respaldar una vigilancia continua eficaz y el análisis regional de la seguridad operacional.

Estatus

Aproximadamente un **80%** de progreso.

Debe estar finalizado para este año **2026.**

Aspectos pendientes

- Desarrollo de la hoja de ruta.
- Formulación de los términos de referencia y conformación del Grupo Directivo de Implementación y Seguimiento del RASP de la NACC.
- Actualización de los cambios en la versión en español.
- Remisión para aprobación.

Lecciones aprendidas

- Asegurar compromiso de los Estados para trabajar de forma colaborativa.
- Mejorar la asignación de funciones y responsabilidades.
- Impulsar el desarrollo de los SDCPS como fuentes de información para el monitoreo.

Gracias



OACI