



**Cuestión 1A del
Orden del Día: Situación regional y sus prioridades**

**APOYO A LA MEJORA CONTINUA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS
ESTADOS SAM**

(Nota presentada por secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio (NE) presenta a la RAAC/17, información sobre el seguimiento a la implementación de mejoras para la seguridad operacional en los Estados SAM, tomando como base las directrices establecidas en el SAMSP.</p> <p>Además, se presentan propuestas de conclusiones para que las Autoridades de Aviación Civil apoyen al logro de los objetivos y metas del GASP y SAMSP.</p>	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">- Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), Edición 2023-2025; y- Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP), Edición 2023-2025	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	Seguridad operacional

1. Introducción

1.1 En la Decimosexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/16), celebrada en Lima, Perú, del 06 al 07 de diciembre de 2018, se aprobó la Primera edición del Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP) mediante Conclusión RAAC 16/02. Esta primera edición fue elaborada en base al Doc 10004 – GASP, Edición 2020-2022.

1.2 Posteriormente, la OACI inició el desarrollo de una nueva edición del GASP en 2021, por lo que, el 10 de diciembre de dicho año, la Oficina Regional Sudamericana (SAM) circuló a sus Estados la Carta LT 21/1 – SA461, solicitando el nombramiento de especialistas (Puntos Focales) a más tardar el 14 de enero de 2022, para la revisión del SAMSP.

1.3 El SAMSP fue revisado por los Puntos Focales designados por los Estados a lo largo del 2022, luego de la revisión, el borrador del SAMSP fue circulado a las Administraciones de Aviación Civil para comentarios y aceptación. Una vez finalizado el plazo, Secretaría recibió comentarios de Brasil y Chile por lo que se convocó a los Puntos Focales SAMSP a tres reuniones para consensuar los comentarios enviados. A continuación, el borrador del SAMSP fue enviado en Tercera ronda de consulta a los Directores Generales de Aviación Civil para envío de comentarios o aprobación hasta el 31 de marzo del año en curso.

Una vez que concluyó la fecha de envío de comentarios o aprobación (31 de marzo de 2023) y en virtud de no haber recibido ningún comentario adicional al SAMSP, dicho plan ha sido aprobado por los Directores de Aviación Civil a través de mecanismo de comunicación expresa. La aprobación expresa será comunicada a los Estados SAM mediante carta oficial de la Oficina SAM.

1.4 En el evento de recibir nuevos comentarios, se convocará a los Puntos Focales a una o varias reuniones para el análisis y consenso de los mismos, luego de lo cual, se enviará nuevamente el borrador del SAMSP para aprobación final a los Directores Generales de Aviación Civil.

2. Análisis

2.1 A partir de 2019 y en base a la Primera edición del SAMSP, la Región SAM inició la implementación de las siguientes medidas para alcanzar las metas principales de dicho plan:

Mantener una tendencia decreciente del índice de accidentes a nivel regional

2.2 Considerando que el área de investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) es la que tiene el menor porcentaje de implementación efectiva (EI) en la región (64.60%), la Oficina SAM programó visitas de asistencia técnica y proporcionó asistencia técnica virtual AIG a sus Estados para apoyarles en la mejora de la EI AIG. Asimismo, se adecuó el marco del Mecanismo de Cooperación Regional AIG (ARCM) para emprender el tratamiento de los temas relacionados con accidentes e incidentes de aviación en la Región SAM. Como último paso, los Puntos Focales AIG han sido integrados con los Puntos Focales de seguridad operacional para el desarrollo y monitoreo de la Edición 2023-2025 del SAMSP.

2.3 En lo que refiere al número de accidentes de aviación ocurridos en la Región SAM durante el período 2018-2022, se registraron **36 accidentes** en transporte aéreo comercial regular y no regular con aeronaves sobre 5700 kg.

2.4 Las categorías de **accidentes** con mayor recurrencia fueron: Excursión de pista (RE) con **9 accidentes**; contacto anormal con la pista (ARC) con **5 accidentes**; fallo o malfuncionamiento de sistema/componente no motor (SCF-NP) con **4 accidentes** y con **2 accidentes** cada una de las siguientes categorías: Pérdida de control en vuelo (LOC-I); impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y turbulencia (TURB).

2.5 Del análisis realizado, se puede inferir que, en los años de pandemia, el número y las tasas de accidentes disminuyeron, asociados a una disminución de las operaciones aéreas, sin embargo, con la recuperación paulatina de estas operaciones, el número y tasas de accidentes han comenzado a aumentar, por lo que se sugiere a la RAAC/17 apoyar el trabajo que viene realizando la Oficina SAM y el ARCM en la mejora de la EI AIG y en la reducción de las tasas de accidentes aéreos.

Mejora en la implementación efectiva (EI) de los ocho elementos críticos

2.6 A partir de septiembre 2019, la Oficina SAM implementó el **PRO SAM 001 – Procedimiento para supervisar y apoyar el completamiento de los planes de medidas correctivas (CAP) y la revisión de las preguntas del protocolo (PQs) prioritarias de los Estados SAM** para apoyar a los Estados a lograr de manera progresiva una EI de 95 % en 2030, en base a la Meta 2.1 del GASP y SAMSP. Asimismo, proporcionó asistencia técnica virtual y presencial en la resolución de las PQs previo a las

actividades del CMA del USOAP e inició un proyecto de cooperación técnica regional con uno de sus Estados.

2.7 Durante el período 2019-2022, la Región SAM recibió tres (3) auditorías CMA y cuatro (4) misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) por lo que la Región aumentó su EI de 78.62 a **82 %** entre 2019 y 2021.No obstante, en 2022, ésta se redujo a **79.56 %**.

2.8 La ampliación de los plazos entre auditorías podría estar afectando el compromiso de algunos Estados en hacer su mejora continua. Asimismo, la pandemia de COVID 19 podría haber afectado también al sostenimiento de los niveles de la EI alcanzados en años anteriores por los Estados, considerando todos los impactos económicos y de recursos humanos en las AAC.

2.9 Para continuar apoyando a los Estados SAM a lograr el 95 % de EI en 2030, se propone a la RAAC/17 implementar un *Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM*. Al inicio de este programa, se llevaría a cabo misiones presenciales de una semana para la revisión de las PQs en todas las áreas de auditoría, lo cual permitiría conocer el estatus actual de cada Estado y emitir las recomendaciones correspondientes de mejora. Este programa, cuyos costos asumiría la Oficina SAM, también permitiría ofrecer medidas de apoyo para que los Estados que se encuentran más atrasados en el CMA del USOAP, mejoren su EI, mientras que a los Estados que presenten buenos niveles de EI, el programa les permitiría mantener y mejorar la EI actual. En el **Apéndice A** se formula el *Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM*.

2.10 Posterior a las misiones presenciales, las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y la Oficina SAM establecerían un plan de trabajo, con responsables y plazos para hacer un seguimiento factible y continuo para la mejora del cumplimiento de las normas y métodos recomendadas (SARPS) internacionales. El trabajo también permitiría el desarrollo de proyectos específicos de apoyo a los Estados, basados en oportunidades de mejora identificadas en las misiones presenciales. Con esto, se busca reforzar el PROSAM 001 y superar los desafíos encontrados en el entorno pos pandemia, priorizando los temas principales en materia de seguridad operacional de los Estados SAM.

2.11 Es crucial destacar la independencia que tendría el programa de mejora continua SAM de los procesos de auditoría realizados en el marco de la OACI. El programa propuesto sería independiente y llevado a cabo por la Oficina SAM, donde las informaciones del estatus y del plan de acción con sus plazos respectivos se mantendrían con carácter confidencial entre el correspondiente Estado y la Oficina Regional. Es importante señalar que el proceso de auditoría del CMA del USOAP, es un proceso gestionado por la nueva Oficina de Observación, Análisis y Coordinación (MAC) (anteriormente denominada Oficina de Observación y Vigilancia (MO)) de la Dirección de Navegación Aérea (ANB) de la Sede de la OACI, la que no utilizará las informaciones que se generen en el programa de mejora continua SAM para llevar a cabo una evaluación de cumplimiento con el propósito de medición de la EI.

2.12 En aras de poder implementar la propuesta del programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM, se presenta a la RAAC/17, la siguiente propuesta de conclusión para su respectivo análisis y aprobación:

CONCLUSIÓN RAAC17/C0X		<i>Aprobación el Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM</i>	
¿Que?: La Décimo Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/17) acuerda:		Impacto Esperado:	
a) aprobar el Programa de mejora continua para el fortalecimiento de los sistemas de aviación civil de los Estados SAM, de conformidad con el Apéndice XX de esta parte del informe y una vez que se hayan acordado las fechas de las visitas de asistencia técnica en sitio con los Estados;		<input type="checkbox"/> Político/Global	
b) mantener la información que produzca el programa de manera confidencial entre la Oficina SAM y sus Estados y que dicha información no sea compartida con otros Estados, organismos o partes interesadas que no son de la Región SAM ni tampoco con las oficinas de la OACI a cargo del CMA del USOAP; y		<input type="checkbox"/> Interregional	
c) que una vez contemplados en el plan de misiones del programa, los Estados mantendrán el compromiso de hacer el seguimiento del plan de trabajo acordado para la mejora de sus sistemas de aviación civil.		<input type="checkbox"/> Económico	
		<input type="checkbox"/> Ambiental	
		<input type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
¿Por qué?: Para que los Estados SAM puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil y alcanzar las metas establecidas en el SAMSP; Planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASPs); Plan Regional de Navegación Aérea Vol. III y Planes nacionales de navegación aérea de los Estados SAM con los que se pretenden lograr la implementación de los elementos constitutivos básicos (BBBs).			
¿Cuándo?: <i>A partir de la aprobación</i>		Status:	
		<input checked="" type="checkbox"/> Válida	
		<input type="checkbox"/> Invalidada	
		<input type="checkbox"/> Finalizada	
¿Quién?: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría <input type="checkbox"/> Otro (Especifique):			

Implementación del SSP/SMS

2.13 El Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue promulgado por la OACI para ayudar a los Estados a gestionar los riesgos de seguridad operacional de la aviación a través de una estrategia preventiva que se basa en la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) por los Estados y de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por los proveedores de servicios.

2.14 El Anexo 19 y el Doc 9859 detallan los beneficios de la implementación del SSP. Dichos beneficios que pueden ser económicos, de eficiencia y de seguridad operacional surgen de una clara articulación de los mecanismos del SSP. Estos mecanismos que permiten gestionar la seguridad operacional y la identificación **de los problemas críticos** de seguridad operacional dentro de los Estados, merecen mayor atención, apoyo y recursos específicos para su implementación y mantenimiento.

2.15 La implementación holística del SSP se ha convertido en un gran desafío para los Estados SAM. Es fundamental comprender las ventajas de implementar un SSP inmerso en las estructuras propias de los organismos con funciones de aviación de cada Estado. La integración y la colaboración de estos organismos y del personal a cargo de la gestión de la seguridad operacional es clave para la implementación eficaz del SSP y SMS.

2.16 Cabe destacar también la importancia de los organismos de investigación de accidentes e incidentes (AIG) dentro de la estructura del SSP. Para que los Estados puedan ejercer sus funciones de manera adecuada en la gestión de la seguridad operacional necesitan integrar a los organismos AIG en el SSP. Estos organismos apoyan al SSP gestionando los riesgos de seguridad operacional para la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos. Además, los organismos AIG, inmersos en las Autoridades de Aviación Civil, merecen atención, apoyo y ser estructurados de acuerdo con las normas internacionales para que puedan cumplir sus roles de manera proactiva en la investigación de accidentes y gestión de los riesgos de seguridad operacional.

2.17 Acerca de las actividades realizadas para la implementación del SSP, se puede mencionar las siguientes: A partir de 2013, la Oficina SAM creó la reunión de implementación del SSP, a continuación, en el 2017, se lanzó el proyecto piloto de implantación del SSP y en 2019, el proyecto piloto pasó a ser parte del programa regular de la Región SAM. Al momento, la Oficina SAM lleva a cabo reuniones mensuales para monitorear el avance del SSP. Asimismo, se ha concertado un acuerdo con la Unión Europea/EASA para impulsar la implementación del SSP en los Estados del SRVSOP. En cuanto a capacitación, además de los cursos que se han dictado a través de una década, en 2022, se puso a disposición de los Estados del SRVSOP, cinco (5) cursos relacionados con el SSP para capacitar a **156 especialistas**. A pesar de los esfuerzos realizados y logros alcanzados, la implementación del SSP sigue siendo muy baja en la mayoría de los Estados y, en alguno de ellos, no ha iniciado todavía. Esto se suma a la dificultad de medir la implementación del SMS.

2.18 La evaluación del SSP ha evolucionado a un enfoque basado en niveles de madurez, siendo los principales niveles *existe* y *existe y es eficaz*. El nivel de madurez *existe* busca el establecimiento de un mecanismo y su utilización; el desarrollo de un programa/plan; la identificación de las necesidades de instrucción/competencia requeridas y el habilitador de una tarea. Por su parte, el nivel de madurez *existe y es eficaz* se focaliza en verificar si un mecanismo está dando los resultados deseados; en una revisión y mejora adicional de un programa/plan; en una revisión y mejora adicional de las necesidades de instrucción y competencias y si la tarea se está llevando a cabo realmente.

2.19 Por lo expuesto y considerando que las metas regionales del SAMSP piden alcanzar el nivel de madurez *existe* en 2025 y *existe y es eficaz* en 2028, se solicita a la RAAC/17, asumir el compromiso de apoyar la implementación del SSP/SMS en sus Estados y en la Región SAM, por lo que se presenta la siguiente propuesta de conclusión para su respectivo análisis y aprobación:

CONCLUSIÓN RAAC17/C0X	<i>Compromiso para apoyar la implementación del SSP/SMS en los Estados de la Región SAM</i>
<p>¿Que?:</p> <p>La Décimo Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/17) acuerda:</p> <p>a) apoyar la implementación del SSP/SMS en los Estados de la Región SAM para lograr las metas establecidas en el GASP y SAMSP, tomando en cuenta los desafíos observados en el Párrafo 2.15 de la NE/04; y</p>	<p>Impacto Esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político/Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>

b) fortalecer los organismos AIG que aún se encuentran dentro de la estructura de las AAC y apoyar la vinculación de los organismos AIG independientes con el SSP, de acuerdo con el análisis realizado en el Párrafo 2.16 de la NE/04.		
¿Por qué?: Para que los Estados puedan cumplir con las metas SSP del SAMSP y gestionar sus sistemas de aviación civil de manera eficiente, robusta y en base a la gestión de los riesgos de seguridad operacional, contribuyendo a la mejora continua y al sostenimiento de sus sistemas de supervisión de la seguridad operacional		
¿Cuándo?: <i>A partir de la aprobación de la conclusión</i>	Status: <input checked="" type="checkbox"/> Válida <input type="checkbox"/> Invalidada <input type="checkbox"/> Finalizada	
¿Quién?: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> Secretaría <input type="checkbox"/> Otro (Especifique):		

Metas de los Objetivos 4, 5 y 6 del GASP y SAMSP

2.20 Respecto a las metas de los Objetivos 4, 5 y 6 del GASP y SAMSP, se informa a la reunión sobre las siguientes acciones:

- **Objetivo 4 - Aumentar la colaboración a nivel regional**
 - Los Estados que tienen dificultad en alcanzar las metas relacionadas con la implementación eficaz (EI), planes nacionales de seguridad operacional (NASP) y SSP, están siendo apoyados por la Oficina SAM y el SRVSOP. Asimismo, en el Apéndice A de esta nota de estudio, se presenta a la RAAC/17 un programa sistémico de apoyo principalmente para los Estados con dificultad (Meta 4.1).
 - La Meta 4.2, que pide a los Estados para el 2025 aportar con información sobre los riesgos de seguridad operacional a la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM, será canalizada a través de la implementación de la Edición 2023-2025 del SAMSP, a partir de este año.
- **Objetivo 5 - Ampliar la utilización de los programas de la industria y de redes de compartición de información de seguridad operacional por parte de los proveedores de servicios**
 - La Meta 5.1 que pide mantener una tendencia creciente en los aportes de la industria a las redes de compartición de información de seguridad operacional para los Estados y Regiones, a fin de ayudarlos en la elaboración de sus NASP, será gestionada con la industria mediante el apoyo de la Oficina SAM, RASG-PA, SRVSOP y ARCM a partir de la implementación de la Edición 2023-2025 del SAMSP, a partir de este año.
- **Objetivo 6 - Asegurar la disponibilidad de infraestructura apropiada para apoyar operaciones seguras**
 - La Meta 6.1 que pide para el 2025, mantener una tendencia creciente de Estados con una infraestructura de navegación aérea y aeroportuaria que cumpla las normas pertinentes de la OACI, está siendo abordada a través del Plan Regional de Navegación Aérea Vol. III y Planes nacionales de navegación aérea de los Estados, las cuales pretenden lograr la implementación

de los elementos constitutivos básicos (BBBs) y las soluciones ASBU y no-ASBU, aplicables a la Región SAM.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la RAAC/17 a:

- a) tomar conocimiento de esta nota de estudio y **Apéndice A**; y
- b) analizar, comentar y, de ser pertinente, aprobar las propuestas de conclusiones orientadas a la mejora de la seguridad operacional y al logro de los objetivos y metas del GASP y SAMSP

APENDICE A

PROGRAMA DE MEJORA CONTINUA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS SAM

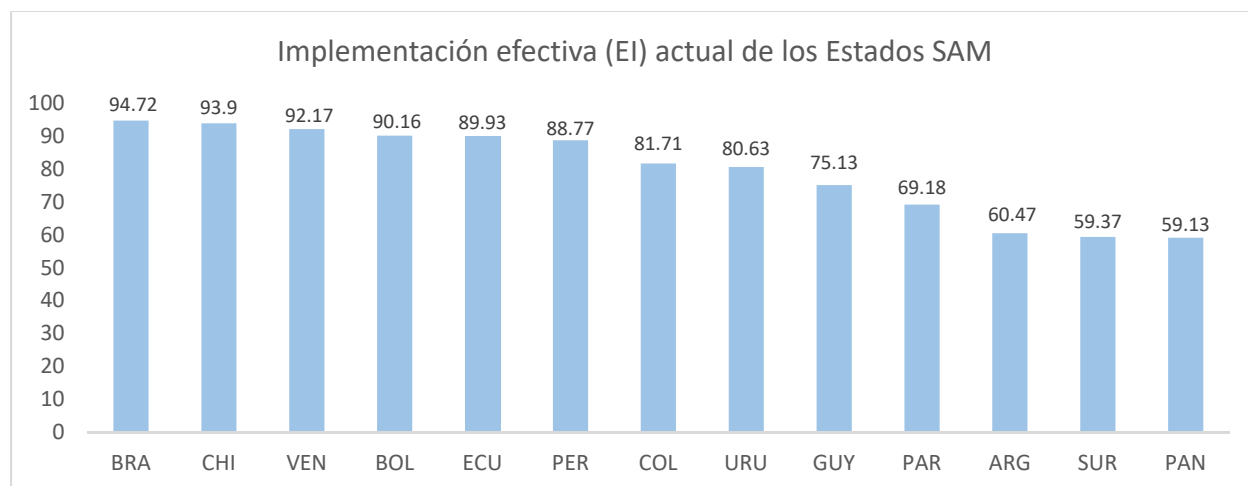
1. Introducción

El Objetivo 2 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), y del Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP), Ediciones 2023-2025, hace un llamamiento a todos los Estados para que fortalezcan sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de acuerdo con los siguientes hitos relacionados con la implementación efectiva (EI): 75 % para 2024; 85 % para 2026 y **95 % para 2030**.

Este objetivo apunta a los Estados de forma individual y procura fortalecer sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional. Asimismo, hace un llamado a los Estados para que avancen en la implantación de los ocho elementos críticos (CE) y aborden los desafíos institucionales que enfrentan a la hora de poner en práctica un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

Para apoyar a los Estados SAM a fortalecer sus sistemas de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional, es necesario implementar un programa de mejora continua de tal manera que los Estados vayan alcanzando progresivamente las metas de EI en los plazos establecidos. Para aquellos Estados que ya han alcanzado las metas establecidas, el programa les ofrecería una oportunidad para verificar la sostenibilidad en el tiempo de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y de aviación civil.

En la figura debajo se presenta la situación actual de los Estados SAM respecto a la EI de los ocho (8) CE.



Para que los Estados SAM tengan una orientación clara hacia dónde dirigir sus esfuerzos y recursos y puedan ir alcanzando progresivamente el Objetivo 2 y sus metas relacionadas del SAMSP, en la tabla siguiente se ha incluido hitos progresivos de referencia.

Indicadores y metas respecto al mejoramiento de la EI

Estados con implementación efectiva (EI):	% de mejoramiento de la implementación efectiva (EI)				
	2022	2024	2026	2028	2030
Menor a 65% Grupo 1	EI = 70%	EI = 75%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%
Entre 65 y 74.99% Grupo 2	EI = 75%	EI = 80%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%
Entre 75 y 80% Grupo 3	EI = 80%	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%	EI = 95%
Mayor a 80% Grupo 4	EI = 85%	EI = 90%	EI = 95%	EI = 95%	EI = 95%

2. Objetivo

Este programa tiene como objetivo proveer asistencia técnica continua a los Estados SAM para apoyarles a fortalecer sus sistemas de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional y a lograr las metas planificadas en el GASP y SAMSP.

3. Alcance

El programa está dedicado principalmente para aquellos Estados que tiene dificultad en implementar un sistema eficaz de aviación civil y de vigilancia de la seguridad operacional y que necesitan de apoyo para alcanzar los objetivos del GASP y SAMSP. No obstante, este programa también se recomienda para los Estados que han alcanzado las metas del GASP y SAMSP pero que no han recibido una auditoría completa sobre el Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) por más de 5 años.

El programa cubrirá las preguntas del protocolo (PQs) del CMA del USOAP, pero podrá ser extensivo a las PQs del SSP a través de las matrices de los niveles de madurez.

4. Fases del programa

El programa comprende las siguientes fases:

Fase 1	Compromiso de alto nivel de los Estados <ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de una estrategia para lograr el Objetivo 2 y sus metas relacionadas del GASP y SAMSP • Reuniones de alto nivel - Nivel de Director General (DG) o, si solicitado por el DG, a nivel ministerial • Mayor interacción entre las áreas técnicas de los Estados y de la Oficina SAM
Fase 2	Misiones de asistencia técnica para el análisis correspondiente <ul style="list-style-type: none"> • Misiones en sitio para análisis de las preguntas del protocolo (PQs) en todas las áreas de auditoría

	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación de informes.
Fase 3	Desarrollo del plan de trabajo (PT) <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo conjunto del PT: Estados/Especialistas SAM • Presentación del PT por los Estados.
Fase 4	Implementación y seguimiento del PT <ul style="list-style-type: none"> • Implementación del PT por los Estados • Seguimiento virtual del PT utilizando la metodología del PRO SAM 001 a cargo de la Oficina SAM
Fase 5	Sostenibilidad de los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional <ul style="list-style-type: none"> • Implementación de un sistema que permita a los Estados sostener en el tiempo los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional

PRO SAM 001: *Procedimiento para supervisar y apoyar el completamiento de los planes de medidas correctivas (CAP) y la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQs) de los Estados SAM*

5. Descripción de las fases

Fase 1: Compromiso de alto nivel de los Estados

La estrategia propuesta en este programa tiene como objetivo brindar soluciones concretas a los problemas de los Estados con el fin de desarrollar un sistema de transporte aéreo sostenible con todos los elementos adecuados para su buen funcionamiento, por ejemplo: legislación aeronáutica básica, reglamentos de explotación específicos, infraestructura, procedimientos, recursos humanos calificados y competentes, actividades de vigilancia basada en riesgos y solución de problemas de seguridad operacional. Sin embargo, para que su ejecución sea exitosa se requiere de voluntad y compromiso político de los Estados.

La primera Fase de este programa es normalmente una responsabilidad directa del Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, debido a su motivación en fomentar la voluntad política y el compromiso al más alto nivel de los gobiernos, en apoyo al Director General de la Autoridad de Aviación Civil de cada Estado. Esta Fase busca, por tanto, el compromiso de alto nivel de los Estados de la Región SAM como elemento esencial para asegurar el éxito y también para determinar qué Estados requieren (o no) la asistencia de la Oficina SAM y tienen (o no) la voluntad política y el compromiso necesarios para otorgar recursos a sus Administraciones de Aviación Civil, y de esa forma, poder priorizar la asistencia técnica.

Fase 2: Misiones de asistencia técnica para el análisis correspondiente

Se programarán misiones de asistencia técnica presenciales que permitirán el análisis correspondiente de la situación de cada Estado, a fin de poder diseñar una estrategia de apoyo.

Fase 3: Desarrollo del plan de trabajo (PT)

De manera conjunta se desarrollará el PT entre los especialistas de los Estados y los especialistas a cargo de la asistencia técnica.

El desarrollo del PT permitirá a la Oficina SAM y a los Estados determinar el nivel de esfuerzo requerido y los recursos necesarios para su implementación.

Fase 4: Implementación y seguimiento del PT

La implementación del PT es clave para el éxito del programa por lo que se solicitará el compromiso de los Estados para esta fase del programa.

El seguimiento del PT estará a cargo de la Oficina SAM a través del PRO SAM 001.

Fase 5: Sostenibilidad de los sistemas de aviación civil y de seguridad operacional

Una vez completado el PT, es necesario que los Estados garanticen la sostenibilidad de lo logrado, para ello, se recomendará la implementación de un sistema que mantenga en el tiempo los niveles de implementación eficaz alcanzados.

6. Cronograma de misiones e inicio del programa

El cronograma de misiones está basado en el ciclo actual de auditoría del CMA del USOAP de cada Estado y en su porcentaje de EI, por lo que los Estados que tengan un ciclo mayor y una menor EI, son los que recibirían las primeras misiones de asistencia técnica.

2023			
Estados	Tipo y fecha de la última auditoría Ciclo de auditoría	% de implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
1. Venezuela	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Enero 2009 Mayor a 14 años 	92.17	24 al 28 de abril
2. Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Mayo 2009 Mayor a 13 años 	69.18	31 de julio al 04 de agosto
3. Guyana	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Febrero 2007 Mayor a 16 años 	75.13	06 al 10 de noviembre

2024			
Estados	Tipo y fecha de la última auditoría Ciclo de auditoría	Implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
4. Panamá	<ul style="list-style-type: none"> CMA: Agosto 2015 Mayor a 7 años 	59.13	19 al 23 de febrero
5. Uruguay	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Diciembre 2008 Mayor a 14 años 	80.63	06 al 10 de mayo
6. Chile	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Mayo 2008 Mayor a 14 años 	93.9	12 al 16 de agosto
7. Colombia	<ul style="list-style-type: none"> CSA: Junio 2017 y abril/mayo 2022 Mayor a 5 años en LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, ANS) Cerca de un año (1) en AIG y AGA 	81.71	11 al 15 de noviembre

2025			
Estados	Fecha de la última auditoría y ciclo de auditoría	Implementación efectiva (EI)	Fecha tentativa de la misión de asistencia técnica e inicio del programa
8. *Surinam	<ul style="list-style-type: none"> • CSA: Diciembre 2009 • Mayor a 13 años 	59.37	10 al 14 de febrero
9. Perú	<ul style="list-style-type: none"> • CMA: Octubre 2014 • Mayor a 8 años 	88.77	12 al 16 de mayo
10. Bolivia	<ul style="list-style-type: none"> • CMA: Octubre 2019 • Mayor a 3 años 	90.16	11 al 15 de agosto

- A pesar que ***Surinam** tiene un ciclo de auditoría mayor a 13 años, se le programó la misión de asistencia técnica en el 2025 en virtud que recién inició un proyecto regional de asistencia técnica para fortalecer su sistema de aviación civil con la participación de la Oficina SAM y la Sede de la OACI.
- **Argentina** no ha sido considerada en las misiones de asistencia técnica porque recibió una auditoría CMA en junio/julio de 2022 y una ICVM del 13 al 17 de febrero de 2023. Al momento se encuentra desarrollando e implementando sus CAPs, no obstante, se recomienda una misión *in situ* cuando notifique el completamiento de sus CAPs para posteriormente iniciar el programa de seguimiento virtual de los CAPs utilizando la metodología del PRO SAM 001.
- **Brasil y Ecuador** tampoco han sido considerados en las misiones de asistencia técnica dado que recibirán auditorías del CMA en junio y septiembre de este año respectivamente. Además, Brasil recibirá una evaluación inicial del SSP (SSPIA) en mayo de este año. Para los mencionados Estados se propone que se utilicen las informaciones provenientes de las respectivas auditorías para continuar el seguimiento virtual de los CAPs, utilizando la metodología del PRO SAM 001.

Documentación

Para las misiones de asistencia técnica *in situ* y para el seguimiento virtual a través de PRO SAM 001, se utilizarán los protocolos de auditoría del CMA del USOAP de 2020.

Metodología

El anuncio de las misiones *in situ* se hará a través de carta oficial de la Oficina SAM a los Estados con un mes de anticipación, una vez que haya sido aprobado este programa. A la carta se adjuntará el plan de actividades que indicará la composición del equipo de misión y los datos de los especialistas, incluyendo sus nombres y direcciones electrónicas.

Los equipos para las misiones de asistencia técnica presencial estarán conformados por especialistas de todas las áreas de auditoría. Se designarán jefes de equipo para que coordinen la planificación y actividades de las misiones con los Coordinadores nacionales de observación continua (NCMCs) de los Estados.

Las misiones tendrán una sesión de apertura y una sesión de cierre. En la sesión de apertura se informará sobre las actividades a realizar mientras que en la sesión de cierre se indicarán los resultados de la misión, recomendaciones y próximos pasos a seguir.

En las misiones presenciales, los especialistas revisarán las PQs con sus contrapartes y solicitarán evidencia objetiva de cada asunto que se revise, pudiendo al mismo tiempo ofrecer recomendaciones para la mejora de las PQs, por ejemplo, para la mejora de los requisitos, procedimientos, programas, mecanismos, equipos, sistemas, etc.

Una vez presentado el PT por los Estados, el seguimiento se hará de manera virtual utilizando la metodología del PRO SAM 001 que consiste en realizar reuniones virtuales mensuales donde se analizará el avance que van haciendo los Estados respecto al completamiento del PT acordado.

Relación del este programa con las actividades del CMA del USOAP de la OACI

Los resultados que arrojen este programa no tendrán ninguna vinculación con el CMA del USOAP.

Para evitar conflictos con las actividades del CMA del USOAP, los especialistas a cargo de las misiones de asistencia técnica no otorgarán valores o calificaciones de juicio sobre el cumplimiento de las PQs, tales como satisfactorio o no satisfactorio, en su lugar ofrecerán únicamente recomendaciones para la mejora de los asuntos que sean observados.

La información que se genere en base a este programa será de carácter confidencial y solo para el uso de la Oficina SAM y de los Estados involucrados. Esta información no será compartida con ningún programa de la OACI, de otras regiones o de organismos regionales fuera de la órbita de la Oficina SAM, SRVSOP y ARCM.

Breve descripción del PRO SAM 001: Procedimiento para supervisar y apoyar el completamiento de los planes de medidas correctivas (CAP) y la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQ) de los Estados SAM

El PRO SAM 001, es un procedimiento de la Oficina SAM que fue creado para apoyar a los Estados en el completamiento de sus CAPs y en la revisión de las preguntas del protocolo prioritarias (PPQs). Para ello, se dividió a los Estados en cuatro (4) grupos. Cada grupo es supervisado por un Oficial Regional con funciones en seguridad operacional y calificado en las actividades del CMA del USOAP.

Normalmente se programan reuniones mensuales en las que los Estados presentan sus avances, ya sea en los CAPs o en la autoevaluación de las preguntas prioritarias del protocolo (PPQ).

Durante las reuniones mensuales se identifican necesidades de los Estados por lo que se coordinan actividades de asistencia técnica en áreas específicas.

Una vez que se conozca la situación de cada Estado mediante las misiones de asistencia técnica en sitio y se presente el plan de trabajo respectivo, el PRO SAM 001 serviría como herramienta para la Fase 4 de implementación y seguimiento de dicho plan.

De ser necesario, se podrían programar misiones presenciales de seguimiento de mutuo acuerdo entre la Oficina SAM y los Estados para verificar el avance y ofrecer asistencia en sitio.