



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y  
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Resultados del 42º período de sesiones de la Asamblea; Plan Global de  
seguridad operacional de la Aviación y Plan mundial de navegación aérea**

**ACTIVIDADES DEL RASG-PA Y ALINEACIÓN CON LOS DESAFÍOS GLOBALES DE LA  
COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN (ANC)**

(Presentada por CANSO)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de estudio examina los desafíos globales identificados por la Comisión de Aeronavegación (ANC), con base en los informes de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASGs). Muestra que los resultados del RASG-PA cumplen en gran medida con las expectativas del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) en términos de estrategia, enfoque en riesgos e implementación colaborativa. Esta nota de estudio ha sido preparada en respuesta a la *Decisión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)/40/D04*, que solicitó una evaluación de la alineación entre las actividades del RASG-PA y los desafíos globales identificados por la ANC.

<b>Acción:</b>	Las acciones se sugieren en la Sección 4.
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Informe Final de la Decimocuarta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/14)</i></li><li>• <i>Informe de la Cuadragésima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamerica (RASG-PA ESC/40)</i></li><li>• <i>Informe de la Decimocuarta Reunión de la Comisión de Aeronavegación (AN-Conf/14)</i></li><li>• <i>Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) 2026-2028 (Doc 1004)</i></li></ul>

## 1. Introducción

1.1 Los objetivos del Doc 10004 - 2026 - 2028 edición del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) siguen siendo los mismos, y los principales cambios en el GASP incluyen objetivos nuevos y revisados acordados en la AN-Conf/14 de la OACI.

1.2 La visión del GASP de "cero víctimas mortales en operaciones comerciales para 2030 y más adelante" impulsa seis objetivos. Los resultados del RASG-PA enmarcan sistemáticamente su trabajo en un contexto basado en los datos, la colaboración y el riesgo, con equipos de colaboración para la seguridad operacional (CST), contribuciones de los socios para la seguridad operacional, coordinación con el Grupo regional de planificación e implementación CAR/SAM (GREPECAS) y las partes interesadas regionales, y conjuntos de herramientas específicas que proporcionan una alineación precisa con la visión del GASP.

1.3 El RASG-PA informa de los índices anuales de accidentes y víctimas mortales e incluye un promedio variable de cinco a diez años, en consonancia con el énfasis del GASP en el uso de promedios variable de cinco años y el seguimiento de tendencias

[\(RASGPA/Informe anual de seguridad operacional\)](#).

## 2. Debate

### 2.1 Cómo cumple el RASG-PA las expectativas del GASP

2.1.1 El resumen que aparece a continuación refleja la contribución de las actividades del RASG-PA para abordar los retos globales del ANC, tal como se solicita en la Decisión D04 del ESC/40, en el ámbito del mandato del RASG-PA. Debe leerse conjuntamente con otros Documentos de Trabajo presentados en esta Reunión que tratan específicamente del apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI a los Estados, incluidas las actividades de aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP) en las Regiones NACC y SAM, a fin de proporcionar un panorama completo de los esfuerzos de aplicación del GASP en la Región Panamericana.

**2.1.2 Objetivo 1: Lograr una reducción continua de los riesgos para la seguridad operacional** - Datos y tendencias - El RASG-PA utiliza medias de seguimiento quinquenales y evaluaciones comparativas regionales y mundiales. Abarca las cinco categorías globales de alto riesgo (G-HRC) con secciones detalladas, así como tres "otras categorías globales de riesgo" (Contacto anormal con la pista (ARC), Fallo de componentes del sistema - no del motor (SCF-NP), y Turbulencia (TURB)), incluyendo herramientas dedicadas a la turbulencia y narraciones de lesiones. Los cimientos son sólidos.

**2.1.3 El Objetivo 2 pretende reforzar las capacidades de supervisión de la seguridad operacional de los Estados** - Enfoque en la capacidad de supervisión - El RASG-PA informa abiertamente sobre la Implementación Efectiva (IE) por Estado y destaca lagunas como el personal cualificado y la resiliencia de la supervisión. Complementa esto con iniciativas prácticas como la formación, el dominio de idiomas y herramientas de diagnóstico, centrándose en abordar las deficiencias relacionadas con los Elementos Críticos (EC) del USOAP, en coordinación con el apoyo complementario de las Oficinas Regionales de la OACI prestado a través de otros mecanismos.

**2.1.4 El objetivo 3 exige el establecimiento y la gestión de programas estatales de seguridad operacional** - El RASG-PA muestra las métricas de fundación y establecimiento de los SSP y anuncia un

proyecto que estudia la baja implantación de los SSP. Estos esfuerzos analíticos pretenden complementar, y no sustituir, el apoyo a la aplicación del SSP proporcionado directamente a los Estados por las Oficinas Regionales de la OACI a través de programas y proyectos específicos abordados en documentos de trabajo separados.

**2.1.5 El Objetivo 4 se centra en reforzar la colaboración a escala regional y nacional para abordar los problemas de seguridad operacional:** el RASG-PA colabora estrechamente con los Estados, la industria y las partes interesadas para impulsar la cooperación. La creación de los CST, el programa Safety Partners, el Rastreador de Seguridad en Pista (Proyecto Piloto del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación para la Mejora de la Seguridad Operacional en Pista - GAPPRI), y el desarrollo del vídeo sobre la prevención de lesiones relacionadas con la turbulencia ejemplifican una alineación fuerte y precisa, apoyada por los esfuerzos de facilitación y coordinación de la OACI a nivel regional.

**2.1.6 El Objetivo 5 exige reforzar la planificación de la seguridad aérea mediante planes regionales de seguridad aérea (RASPs) y planes nacionales de seguridad aérea (NASPs)-** Los debates y resultados del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de la región (PA-RAST) han respaldado sistemáticamente la implementación y la mejora continua de los planes regionales y nacionales, promoviendo el uso de datos regionales sobre seguridad operacional, prioridades de riesgo validadas y estrategias de mitigación armonizadas. A través de revisiones periódicas de los datos de seguridad, actualizaciones del estado de los proyectos y Jornadas de Seguridad Operacional, el PA-RAST ha proporcionado una plataforma para que los Estados alineen las acciones nacionales de seguridad operacional con las prioridades regionales, facilitando la integración de los objetivos RASP en los NASP y apoyando un enfoque coordinado y basado en el riesgo para la planeación de la seguridad operacional de la aviación en toda la región panamericana. Estos esfuerzos se llevan a cabo en estrecha complementariedad con el amplio apoyo prestado por las Oficinas Regionales de la OACI, especialmente a través de talleres regionales, asistencia a la planificación, paquetes de aplicación (iPacks) y el despliegue de herramientas globales. En la práctica, la combinación del apoyo de la Oficina Regional de la OACI a la aplicación y los mecanismos de coordinación y supervisión del RASG-PA ha sido esencial para avanzar en la aplicación del RASP y el NASP en toda la región panamericana.

**2.1.7 El Objetivo 6 pretende ampliar el uso de los programas de evaluación del sector y los programas de intercambio de datos de seguridad operacional:** el seguimiento de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de la IATA y el Programa de Socios de Seguridad Operacional son indicadores de que el RASG-PA está en el camino correcto para alinearse con el GASP.

### **3. Información adicional**

3.1 Desde 2010, el Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) del RASG-PA ha sido clave para la seguridad operacional de la aviación en la Región Panamericana, publicado por el RASG-PA. Proporciona datos y perspectivas sobre riesgos para la seguridad operacional, como la pérdida de control en vuelo (LOC-I) y la excursión en pista (RE), asignando cada reto global a la línea de trabajo del RASG-PA. Los informes destacan las mejoras de seguridad operacional logradas gracias a la cooperación entre los Estados, las compañías aéreas y las partes interesadas. Las últimas ediciones, como la del 2024 y el reciente informe (2025), hacen hincapié en tendencias como la meteorología adversa, la aplicación del Programa Estatal de Seguridad (SSP) y el uso de la gestión de la seguridad operacional basada en datos para mejorar los estándares.

3.2 En su decimoquinta edición, [RASG-PA ASR 2025](#), el equipo del RASG-PA elaboró una revisión anual exhaustiva que presenta resultados tangibles a través de actividades y datos de apoyo logrados hasta la fecha, lo que permite al lector ver claramente la alineación entre el RASG-PA y el GASP.

A continuación, se encuentra un cuadro (pág. 24 del ASR 2025) creado por el equipo del RASG-PA que refleja la evolución y cumple los objetivos y metas del GASP.

ANNUAL SAFETY REPORT 2025

EVOLUTION OF GASP IMPLEMENTATION IN PAN AMERICAN | PAGE 24

## Evolution of GASP implementation in Pan American

GASP Goals	RASG-PA indicator	Value 2021	Value 2022	Value 2023	Value 2024
Continue with the downward trend in the accident rate	Accident rate for the last 5 years	3.21	3.09	3.07	<b>2.88</b>
	Accident rate	2.8	2.97	2.82	<b>3.25</b>
	Number of fatal accidents	0	2	0	<b>2</b>
	Fatal Accident Rate	0	0.17	0	<b>0.15</b>
	Risk of Fatality	0.23	0.11	0.003	<b>0.08</b>
Effective implementation (EI) of States reaches 75% by 2024	Effective implementation	72.16	71.7	70.37	<b>69.83</b>
	Percentage of States with effective implementation greater than 75%	72.2	65.56	52.94	<b>48.57</b>
By 2023, all States establish the foundation for an SSP	Average of implementation of the SSP foundation	70.44	79.6	74.8	<b>72.74</b>
	SSP Establishment Average	31.73	28.55	54.35	<b>54.8</b>
By 2024, all the States publish a National Aviation Safety Plan (NASP)	Percentage of the States that have published their National Safety Plan	43.32	75.53	73.53	<b>73</b>
Keep a growing trend in the industry contribution to States and regions in terms of safety information exchange networks	Number of IOSA operators	81	78	77	<b>78</b>
	Effective Implementation in AGA	63.89	64.38	61.5	<b>62.67</b>
By 2025, maintain an increasing trend of States with air navigation and aerodrome infrastructure that meets relevant ICAO standards.	Effective Implementation in ANS	67.68	66.96	65.33	<b>63.79</b>
	Percentage of certified aerodromes	53.14	58.85	60.43	<b>60.43</b>
	Percentage of aerodromes with Runway Safety (RST)	46.54	45.67	54.15	<b>54.14</b>



3.3 La tabla indica los Objetivos del GASP en paralelo con los indicadores RASG-PA y los resultados anuales de 2021 a 2024.

## 4. Conclusión

4.1 Además de las actividades e iniciativas descritas anteriormente, el RASG-PA también está trabajando en futuros desarrollos como el 2° taller sobre Entrenamiento en Maniobras para la Prevención de la Pérdida de Control (UPRT), Revisión del Vuelo Controlado contra Terreno (CFIT) RSA-07B, Proyecto de Competencia Lingüística, Proyecto de Implementación del Programa de Acción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP), entre otros.

4.2 Los proyectos actuales y futuros ofrecen una visión de conjunto y se ajustan explícitamente a los objetivos y expectativas del GASP. Los resultados tangibles demuestran avances sustanciales en la reducción de riesgos (Objetivo 1), la colaboración regional (Objetivo 4) y progresos prácticos hacia la supervisión y el SSP (Objetivos 2-3).

4.3 Siempre hay margen de mejora y, como grupo basado en datos, el RASG-PA seguirá supervisando los datos de seguridad operacional para elaborar planes de aplicación detallados que reduzcan el riesgo de mortalidad, apoyen y supervisen la aplicación del GASP, fomenten la cooperación regional y desarrollen capacidades mediante formación, talleres e intercambios entre homólogos.

## 5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;

- b) revisar y aprobar los progresos realizados en el RASG-PA;
- c) seguir apoyando las actividades del RASG-PA, teniendo en cuenta los resultados positivos;
- d) revisar el actual flujo de trabajo y trabajar para implementar las actividades existentes, demostrando la alineación con el GASP;
- e) reconocer que este documento de trabajo apoya el seguimiento de la Decisión D04 del ESC/40 sobre la adecuación de las actividades del RASG-PA a los retos globales de la ANC; y
- f) tomar nota del nivel actual de alineación entre las actividades del RASG-PA y los retos globales identificados por el ANC, tal y como se refleja en el análisis presentado.