



## SUMARIO DE DISCUSIONES

*La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.*

### **Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/15)**

Fase virtual (asincrónica) 19 de enero al 12 de febrero de 2026

Fase presencial, Ciudad de México, México, 2 al 3 de marzo de 2026

---

## SUMARIO DE DISCUSIONES

### **i.1 Lugar y Fecha de la Reunión**

ii.1.1 La Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15) se llevó a cabo en dos partes: una como sesión asincrónica en línea, del 19 de enero al 12 de febrero de 2026; y la segunda sesión como una reunión presencial auspiciada por México y celebrada en las instalaciones de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), en la Ciudad de México, México, del 2 al 4 de marzo de 2026.

i.1.2 La Quinta Reunión Conjunta GREPECAS-RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5), incluida en la cuestión 3 del orden del día de la reunión RASG-PA/15, fue una sesión conjunta de las reuniones plenarias del RASG-PA y del GREPECAS, celebrada en persona en la mañana del 4 de marzo de 2026 en el mismo lugar de la reunión RASG-PA/15 (para el informe de la reunión referirse a la **Apéndice B**).

### **i.2 Inauguraciones**

i.2.1 El 2 de marzo de 2026, los Sres. Michel Roy, Copresidente de Estados, y Javier Vanegas, Copresidente de Organizaciones y la Industria dieron palabras de bienvenida. Los Sres. Christopher Barks, Director Regional de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAAC) de la OACI y Secretario del RASG-PA, y Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional Sudamérica (SAM) de la OACI, pronunciaron discursos de inauguración y agradecieron a México y a SENEAM por ser anfitriones de la reunión. El Sr. Ricardo Baños, Coordinador de Capacitación de SENEAM, dio la bienvenida a los/as participantes a la Ciudad de México e inauguró oficialmente la reunión.

i.2.2 El 4 de marzo de 2026 se celebró una inauguración única de las reuniones GREPECAS-RASG-PA/5 y GREPECAS/23. Las palabras de bienvenida corrieron a cargo de los Sres. Michel Roy, Copresidente de los Estados RASG-PA, y Orlando Nevot, Vicepresidente del GREPECAS, Christopher Barks, Director Regional de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI y Secretario del RASG-PA, y Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica (SAM) y Secretario del GREPECAS. El Sr. Carlos Manuel Merino, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México, dio la bienvenida a los/as participantes a Ciudad de México e inauguró oficialmente la reunión.

### **i.3 Organización de la Reunión**

i.3.1 La Reunión fue presidida por el Sr. Michel Roy (Canadá), Copresidente del RASG-PA en representación de los Estados, y el Sr. Javier Vanegas (CANSO), Copresidente del RASG-PA en representación de la industria y las organizaciones internacionales. El Sr. Christopher Barks actuó como Secretario de la Reunión y contó con la asistencia de:

#### **Oficina Regional SAM:**

- Fabio Rabbani, Director Regional
- Oscar Quesada, Director Regional Adjunto
- Javier Puente, Oficina Regional de Implementación de la Seguridad Operacional

#### **Oficina Regional NACC:**

- Julio Siu, Director Regional Adjunto,
- Fernando Camargo, Especialista Regional de Asistencia Técnica
- Marcelo Orellana y Sereya Schotborgh, Especialistas Regionales de Implementación de Seguridad Operacional

#### **Sede de la OACI/Dirección de Navegación Aérea:**

- Marco Merens, Jefe Planificación y Coordinación de Apoyo a la Implementación
- Saulo Da Silva, Jefe de Sistemas Interoperables Globales,
- Elie El Khoury, Oficial Técnico, Gestión y Optimización del Espacio Aéreo

### **i.4 Idiomas de Trabajo**

i.4.1 Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el inglés y el español. Las notas de estudio, las notas de información y el informe preliminar de la Reunión estuvieron a disposición de los participantes en ambos idiomas.

### **i.5 Horario y Modalidad de Trabajo**

i.5.1 La Reunión se desarrolló en un formato híbrido, que comprendía dos fases complementarias. La fase virtual, celebrada de forma asíncrona del 19 de enero al 12 de febrero de 2026, permitió a los participantes revisar la documentación, intercambiar comentarios y elaborar resultados preliminares en relación con las cuestiones 1 a 8 del Orden del día. Posteriormente tuvo lugar la fase presencial, celebrada en la Ciudad de México del 2 al 4 de marzo de 2026, en la que los participantes consolidaron los resultados de las discusiones virtuales, abordaron las cuestiones pendientes del orden del día y ultimaron las conclusiones y decisiones de la reunión.

i.5.2 Para la fase presencial se acordó que el horario de trabajo para las sesiones de la reunión sería de 09:00 a 16:30 horas diarias con descansos adecuados. Durante la reunión se creó un Grupo Ad hoc para seguir trabajando en las cuestiones específicas de la cuestión 2 del orden del día relativa al apoyo a los informes de investigación de accidentes.

## **i.6 Agenda**

<b>FASE VIRTUAL</b> <b>(Asíncrona, del 19 de enero al 12 de febrero de 2026)</b>
---

- Cuestión 1**  
del orden del día: **Aprobación del orden del día provisional y horario**
- Cuestión 2**  
del orden del día: **Seguimiento de las conclusiones y decisiones vigentes de las reuniones del RASG-PA**
- Cuestión 3**  
del orden del día: **Actualizaciones sobre las actividades conjuntas de RASG-PA/GREPECAS y preparación para la Sesión Conjunta RASG-PA–GREPECAS/5**
- 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**
- Cuestión 5**  
del orden del día: **Avances en la planificación de la seguridad operacional aérea regional y nacional**
- Cuestión 6**  
del orden del día: **Estado de los proyectos e Iniciativas de mejora de la seguridad operacional de RASG-PA**
- Cuestión 7**  
del orden del día: **Cuestiones transversales y emergentes de seguridad operacional**
- Cuestión 8**  
del orden del día: **Otros asuntos (Fase virtual)**

<b>FASE PRESENCIAL</b> <b>(Ciudad de México, México, del 2 al 4 de marzo de 2026)</b>
--

**Cuestión 9**  
del orden del día: **Fortalecimiento de la seguridad operacional/Cultura Justa**

**Cuestión 10**  
del orden del día: **Intercambio de datos de seguridad operacional**

**Cuestión 11**  
del orden del día: **Implementación del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) 2026-28**

**Cuestión 12**  
del orden del día: **Resultados preliminares de la fase virtual RASG-PA/15**

**Cuestión 13**  
del orden del día: **Elección de Copresidentes/Vicepresidentes del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)**

**Cuestión 14**  
del orden del día: **Otros asuntos**

#### **i.7 Asistencia**

Asistieron a la Reunión 20 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, 11 Organizaciones Internacionales, con un total de 112 delegados, según se indica en la lista de participantes que figura en el **Apéndice A**.

#### **i.8 Lista de conclusiones**

<b>Número</b>	<b>Título</b>	<b>Página</b>
15/1	ESTRATEGIA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP	10
15/3	FORTALECIMIENTO DEL MECANISMO CONJUNTO DE COORDINACIÓN RASG-PA/GREPECAS	14
15/5	APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VIGILANCIA BASADA EN RIESGOS (RBS) EN LA REGIÓN PANAMERICANA	18
15/10	PROVISIÓN DE VACANTES DE DIRECCIÓN EN RASG-PA Y PA-RAST	26
15/11	MEJORAR LA INTELIGENCIA REGIONAL EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL MEDIANTE EL INTERCAMBIO DE DATOS ESTATALES	32
15/12	DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL NASP	34

**i.8 Lista de decisiones**

Número	Título	Página
15/2	CREACIÓN DEL GRUPO AD-HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA ELABORACIÓN DE INFORMES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES	11
15/4	MECANISMO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN DEL GASP	17
15/6	INICIATIVAS DE COLABORACIÓN ENTRE EL ESTADO Y LA INDUSTRIA	19
15/7	INTEGRACIÓN Y CARTOGRAFÍA DE LAS CUESTIONES TRANSVERSALES Y EMERGENTES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL	22
15/8	JUICIO SOBRE LA REESTRUCTURACIÓN Y LA REDUCCIÓN DE LA FRECUENCIA DE LAS REUNIONES DEL PA-RAST	24
15/9	CONTINUACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INTERPRETACIÓN PARA LAS REUNIONES DEL PA-RAST	25
15/13	LIDERAZGO Y GOBERNANZA EN RASG-PA PARA EL PERIODO 2026 - 2029	36

**i.9 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones**

**Consulte la página web de la Reunión:**  
[NACC - Reuniones | Organización de Aviación Civil Internacional](#)

**NOTAS DE ESTUDIO**

Número	Cuestión del orden del día	Título	Fecha	Preparado y presentado por
NE/01	1	Orden del día provisional y horario	20/11/25	Secretaría
NE/02	2	Estado de las conclusiones y decisiones válidas	29/12/25	Secretaría
NE/03	4	Actividades del RASG-PA y alineación con los retos globales de la Comisión de Navegación Aérea (ANC)	29/12/25	CANSO
NE/04	3	Actualización de las actividades conjuntas RASG-PA/GREPECAS	31/12/25	Secretaría
NE/05	8	Ensayo de reducción de la frecuencia de las reuniones PA-RAST	22/12/25	PA-RAST
NE/06	8	Prórroga de la autorización para el uso de fondos de la RASG-PA en apoyo de los servicios de interpretación para las reuniones de PA-RAST	09/01/26	Secretaría
NE/07	8	Provisión de vacantes de liderazgo del Equipo Regional Panamericano de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST) y del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (RASG-PA)	03/01/26	Secretaría
NE/08	6	Informe de situación sobre los proyectos e iniciativas de mejora de la seguridad operacional del RASG-PA	22/12/25	Secretaría
NE/09	4	Acciones para abordar el estancamiento de los indicadores de implementación del GASP	09/12/25	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión del orden del día	Título	Fecha	Preparado y presentado por
NE/10	5	Apoyo a la implementación de la vigilancia basada en riesgos (RBS) en la región Panamericana	09/01/26	Secretaría
NE/11	5	Enfoque por fases para el establecimiento de Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST) en la REGIÓN PANAMERICANA	09/01/26	Secretaría
NE/12	5	Análisis de las causas del fracaso en la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la región NAM/CAR	09/01/26	Secretaría
NE/13	9	Implementación y Resultados del Programa de Acción en Seguridad Operacional de Grupo Aeroméxico (GAMSAP) en Alineación con el GASP y los Retos Globales del ANC / Fase presencial	09/01/26	Aeroméxico
NE/14	3	Refuerzo de la gestión de la seguridad operacional de la aviación en las regiones NACC y SAM mediante la mejora del compromiso, la colaboración, la coordinación y la armonización de los ANSP y los organismos reguladores	22/01/26	Estados Unidos
NE/15	6	Estado de la implementación de los equipos de seguridad operacional en pista en la región panamericana	14/01/26	Secretaría
NE/16	-	Cancelada	--	--
NE/17	7	Identificación de temas transversales y emergentes de seguridad operacional en la región panamericana	09/01/26	Secretaría
NE/18	3	Informe sobre los resultados del programa de vigilancia del espacio aéreo RVSM en las regiones CAR/SAM para 2024 y GTE para 2024-2025	23/01/26	Grupo de escrutinio - Relator del GTE
NE/19	5	Establecimiento de normas y procedimientos para la implementación de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en los Estados miembros de COCESNA	28/01/26	COCESNA
NE/20	5	Arrendamiento de aeronaves para uso comercial	28/01/26	COCESNA
NE/21	12	Resultados preliminares de la fase virtual RASG-PA/15	18/02/26	Secretaría
NE/22	10	Refuerzo de la información sobre seguridad operacional del RASG-PA mediante el intercambio de SDCPS entre los Estados y la participación en el Equipo Colaborativo de la Seguridad Operacional (CST)	18/02/26	PA-RAST
NE/23	9	Mejora de la cultura de la seguridad operacional mediante marcos de cultura justa: Acciones Prácticas y la Estrategia del Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP) del RASG-PA	18/02/26	PA-RAST
NE/24	9	Estrategia de cambio cultural	19/02/26	República Bolivariana de Venezuela
NE/25	14	Coques aviares REGIÓN LATAM-CAR	20/02/26	IATA - ALTA

**NOTAS DE ESTUDIO**

<b>Número</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Fecha</b>	<b>Preparado y presentado por</b>
NE/26	13	Elección de la dirección del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del RASG-PA	12/02/26	Secretaría

**NOTAS DE INFORMACIÓN**

<b>Número</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Fecha</b>	<b>Preparado y presentado por</b>
NI/01	--	Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones	16/01/26	Secretaría
NI/02	5	Actualización del Plan Sudamericano de Seguridad Operacional de la Aviación (SAMSP), Edición 2026-2028	17/01/26	Secretaría
NI/03	5	El Programa Estatal de Seguridad Operacional como garantía de seguridad operacional	09/01/26	Panamá
NI/04	5	Progresos y transparencia en la investigación de accidentes aéreos en la región SAM	7/01/2026	Secretaría
NI/05	5	Proceso de actualización del NACC RASP de acuerdo con el GASP 2026-2028	22/01/26	Secretaría
NI/06	14	Iniciativas para la implementación de Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST)	19/02/26	República Bolivariana de Venezuela
NI/07	9	Informes de Seguridad Operacional de la Aviación en Apoyo de la Inteligencia de Seguridad Operacional: La experiencia europea y su posible relevancia para la región panamericana	20/02/26	EASA
NI/08	14	Seguridad operacional básica y supervisión estatal de la asistencia en tierra en la nueva normativa de la UE	20/02/26	EASA

**PRESENTACIONES**

<b>Número</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentado por</b>
1	11	Evolución de la seguridad operacional de la aviación mundial	Secretaría
2	11	Revisión de las medidas adoptadas por la Comisión de Navegación Aérea sobre el informe de las reuniones GREPECAS/22 y RASG-PA/14 y visión general del Informe Consolidado al Consejo de los PIRG y RASG para 2024-2025.	Secretaría
3	11	Resultados de la 42ª Asamblea de la OACI (A42)	Secretaría
4	9	Iniciativa ASAP de RASG-PA	PA-RAST

**PRESENTACIONES**

<b>Número</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Presentado por</b>
5	10	Intercambio de datos de seguridad operacional: Refuerzo de la inteligencia en materia de seguridad operacional del RASG-PA	PA-RAST
6	9	Panel del Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP)	Aeroméxico
7	--	Sesión conjunta GREPECAS-RASG-PA - Retos de la implementación regional en Panamérica - Retos de la implementación del GASP	Secretaría
8	--	Sesión conjunta GREPECAS-RASG-PA - Desafíos de la implementación regional en Panamérica (Quiz)	Secretaría

---

**Cuestión 1**

**del orden del día: Aprobación del orden del día provisional y horario**

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 apoyada por la NI/01, invitando a la Reunión a aprobar el orden del día provisional y el calendario. La Reunión aprobó el orden del día y el calendario con pequeños cambios.

**Cuestión 2**

**del orden del día: Seguimiento de las conclusiones y decisiones vigentes de las reuniones del RASG-PA**

2.1 Bajo la NE/02, la Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones válidas de reuniones anteriores del RASG-PA y tomó nota de que la Secretaría actualizó el estado de todas las cuestiones pendientes basándose en una revisión exhaustiva de los avances recientes y del contexto regional actual.

2.2 La Reunión expresó un fuerte consenso en torno a la propuesta de que las Oficinas Regionales NACC y SAM se hagan cargo del estudio sobre los obstáculos a la implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) de entidades académicas externas. La membresía señaló que este cambio aborda los elevados costos y los largos plazos propuestos anteriormente por instituciones externas. Varios Estados subrayaron que el análisis resultante debe tener en cuenta los diversos tamaños y complejidades administrativas de cada Estado, en lugar de buscar una solución global.

2.3 Las discusiones destacaron que la elevada rotación de personal sigue siendo un obstáculo fundamental para la madurez de los programas de seguridad operacional. Los/as participantes recomendaron que las Oficinas Regionales integren en la nueva estrategia un programa de formación y orientación continua para mantener los conocimientos institucionales. Además, la membresía identificó la necesidad de que la Secretaría aclare las distintas funciones entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y los proveedores de servicios para resolver la confusión entre los Programas estatales de seguridad operacional y los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

2.4 En lo que respecta a la estrategia de apoyo a la implementación del SSP, la Reunión aprobó la siguiente Conclusión, que invalida a la Conclusión RASG-PA/14/C02:

<b>CONCLUSIÓN</b>	
<b>RASG-PA/15/C01</b>	<b>ESTRATEGIA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP</b>
<p><b>Que:</b>                      Que, con el fin de fortalecer la implementación efectiva del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en la Región Panamericana y abordar las brechas de implementación persistentes identificadas a través de las actividades de monitoreo regional, la Secretaría (Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI):</p> <p>a) apoye, en consulta con los Estados, el desarrollo de una estrategia regional para identificar y analizar los obstáculos que afectan a la implementación del SSP en la Región; y</p> <p>b) presente un informe de avance sobre los resultados de este análisis, las soluciones propuestas y un calendario estimado para su implementación, en la 42ª reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC/42).</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>
<p><b>¿Por qué?</b>                      Abordar los retos de la implementación del SSP a través de la experiencia técnica y los conocimientos regionales de la Secretaría, garantizando un enfoque rentable y adaptado a cada región, en sustitución del mecanismo de estudio externo considerado anteriormente.</p>	
<p><b>Cuando:</b> Para ESC/42</p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>
<p><b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

2.5 En cuanto a la creación de un Grupo Ad hoc para la investigación de accidentes, la Reunión sugirió dar prioridad a la colaboración con los mecanismos regionales existentes, como el Mecanismo Regional de Investigación de Accidentes, para evitar la duplicación de esfuerzos. La Reunión aceptó el voluntario ofrecido por Boeing para asumir el liderazgo de este grupo, tal y como se apuntó durante las discusiones ejecutivas previas, actualizando la designación inicial establecida en la Decisión ESC39/D/01. Brasil y ALTA señalaron además que el grupo debería establecer un diagnóstico claro del retraso actual de los informes de investigación antes de finalizar una estrategia regional.

2.6 En cuanto al establecimiento y dirección del apoyo a los informes de investigación de accidentes, la Reunión tomó nota de que el grupo ad hoc propuesto inicialmente aún no se ha establecido formalmente. En consecuencia, la Reunión aprobó la siguiente Decisión con el liderazgo de Boeing, que invalida la Conclusión ESC/39/C/01:

<b>DECISIÓN</b>		<b>CREACIÓN DEL GRUPO AD-HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA ELABORACIÓN DE INFORMES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES</b>	
<b>RASG-PA/15/D02</b>			
<b>Que:</b> Que, con el fin de apoyar a los Estados en la elaboración de informes de investigación de accidentes: a) el Grupo Ad hoc, liderado por Boeing y compuesto por Belice, Estados Unidos, Airbus, ALTA y el Grupo Regional de Investigación de Accidentes de Aviación (GRIAA), identifique mecanismos de apoyo a los Estados en la finalización de las investigaciones de accidentes y la emisión de informes finales; b) la Secretaría preste apoyo de coordinación para facilitar la creación y el funcionamiento del Grupo Ad hoc, incluido el enlace con los Estados participantes y los mecanismos regionales existentes de investigación de accidentes; c) el Grupo Ad hoc elabore y presente al RASG-PA/16 un informe de diagnóstico de referencia que identifique el estado de los informes de investigación de accidentes pendientes en la Región Panamericana, incluyendo recomendaciones para una estrategia de apoyo regional.		<b>Impacto previsto:</b> <input type="checkbox"/> Política / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medio ambiente <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
<b>¿Por qué?</b> Poner en marcha la iniciativa previamente aprobada, abordar el retraso de los informes de investigación de accidentes en la Región Panamericana y formalizar la transición del liderazgo de la IATA a Boeing.			
<b>Cuando:</b> a) y b) inmediatamente; c) Por RASG-PA/16		<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		Boeing	

2.7 Como resultado de las discusiones, se dieron por finalizadas las Decisiones RASG-PA/14 D01, RASG-PA/14 D02, RASG-PA/14/C01, ESC/40 D02 (asuntos a y b), ESC/40 D03 y ESC/40 D04.

2.8 Tras esta revisión, la Reunión acordó que las Conclusiones RASG-PA/14 C02 y ESC/39/C01 han sido invalidadas por RASG-PA/15/C01 y RASG-PA/15/D01.

2.9 Por último, la Reunión llegó al consenso de que las Decisiones RASG-PA/14 D03, RASG-PA/14 D04, ESC/39 D01, ESC/40 D02 (incisos c, d, e, f y g) y ESC/40 D05 siguen siendo válidas y continuarán siendo supervisadas por la Secretaría, tal como se describe en el Apéndice de la NE/02.

2.10 En relación con la ESC/40/D05, la Reunión acordó solicitar a la membresía del RASG-PA que designen a los/as participantes a más tardar el 30 de mayo de 2026, con el fin de cumplir el plazo establecido en la ESC/40/D05.

**Cuestión 3**  
**del orden del día: Actualización de las actividades conjuntas RASG-PA/GREPECAS y preparación de la reunión conjunta RASG-PA-GREPECAS/5**

3.1 Bajo la NE/04, la Reunión revisó el estado de las actividades de seguridad operacional coordinadas entre el RASG-PA y el GREPECAS desde la anterior sesión plenaria. Este avance en la actualización de la supervisión de las Colisiones en el aire (MAC) y las Desviaciones de altitud importante (LHD) a través de la interfaz Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST) y el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE), así como los avances en el proyecto del Equipo de seguridad operacional en pistas (RST) CAR/SAM, las iniciativas de competencia lingüística de los Servicios de tránsito aéreo (ATS) y las actividades de mitigación del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). También abarcó otros ámbitos de coordinación acordados, incluidas las actividades relacionadas con los sistemas de aeronaves no tripuladas/Sistema de aeronave pilotada a distancia (UAS/ RPAS) y los accidentes relacionados con turbulencias. El documento hacía hincapié en la estabilidad del marco de coordinación conjunta y en su papel a la hora de armonizar los resultados regionales en materia de datos de seguridad operacional, evitando así la duplicación de esfuerzos. Estos elementos volvieron a confirmarse durante la posterior sesión conjunta RASG-PA/GREPECAS, reforzando la eficacia del marco de coordinación establecido.

3.2 La Reunión aprobó los avances logrados y debatió mejoras técnicas para optimizar los proyectos en curso. Canadá y ALTA propusieron integrar el sistema de seguimiento llamado Rastreador de implementación del Plan de Acción Global para la Prevención de Incursiones en las Pistas (GAPPRI) para mejorar el seguimiento de los resultados del proyecto RST. El Salvador hizo hincapié en la necesidad de un análisis consolidado de las causas profundas de los incidentes relacionados con el Sistema de alarma de tránsito y anticollisión - Aviso de resolución (TCAS-RA) para determinar mejor si los riesgos se derivan de factores humanos o de brechas en los procedimientos. Por otra parte, IATA destacó la importancia de reforzar la coordinación entre las actividades del RST y las iniciativas GREPECAS relativas a los enfoques estabilizados, concretamente en el marco del proyecto NEOSPACE/APTA y del grupo de implementación SAMIG/GESEA/SG 2, para garantizar un enfoque regional armonizado, como también se destacó durante las discusiones de la sesión conjunta.

3.3 Los/as participantes también analizaron la evolución de los mecanismos de supervisión de la seguridad operacional. La IATA y otras partes interesadas recomendaron que los Estados CAR/SAM consideraran la creación o consolidación de grupos de seguridad operacional con un alcance más amplio que el de los RST tradicionales, citando modelos de éxito como el Equipo Brasileño de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial (BCAST) y el Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial de Estados Unidos (CAST) como referencias adaptadas a las necesidades y capacidades de cada Estado. Además, Guatemala expresó su intención de reanudar las misiones del Go Team en coordinación con la Oficina Regional NACC, con miras a fortalecer la implementación de la seguridad operacional a nivel local.

3.4 La Reunión tomó nota de los avances del PA-RAST en la mitigación del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), incluida la enmienda de Aviso de seguridad operacional RASG-PA (RSA)-07B para hacer referencia a RASG-PA Alerta de Seguridad (RSIA)-01 sobre las limitaciones de Sistema de advertencia y alarma de impacto (con el terreno) (TAWS), ahora disponible en inglés y español. También se ha iniciado el desarrollo del RSA-07C para abordar los riesgos derivados de los ajustes incorrectos de los altímetros durante las aproximaciones de Navegación vertical barométrica (BARO-VNAV) de Navegación de área (RNAV) en aeropuertos que no pertenecen al ILS. Además, el Grupo de Trabajo está analizando los grupos de alerta (TAWS) cerca de la Ciudad de México para seguir perfeccionando las orientaciones regionales en materia de seguridad operacional.

3.5 Bajo el marco de las actividades relacionadas con los UAS/ RPAS, la Reunión debatió los retos normativos a raíz de una propuesta de marco regional coordinado para armonizar la normativa y los registros. Los participantes hicieron hincapié en la necesidad de alinear la gobernanza de la seguridad operacional de los UAS con las normas nacionales y de implementar Sistemas de gestión de la seguridad operacional proporcionales al riesgo, reflejando los esfuerzos regionales en curso para integrar las operaciones con drones mediante la gestión colaborativa del riesgo. Aunque inicialmente se trató en un punto separado del orden del día, esta iniciativa se transfirió al marco conjunto del RASG-PA y el GREPECAS debido a la naturaleza de navegación aérea de las medidas propuestas, como los corredores aéreos específicos, la garantía de la interoperabilidad regional y un enfoque armonizado de la integración en el espacio aéreo controlado. Durante la sesión conjunta, los/as participantes señalaron además la diversidad de enfoques normativos entre los Estados e hicieron hincapié en la importancia de la armonización regional, incluido el posible establecimiento de registros comunes y el refuerzo de los mecanismos de supervisión regional.

3.6 Las actividades relacionadas con el Proyecto de Competencia Lingüística ATS continuaron durante el periodo. El proveedor de formación seleccionado para el proyecto siguió participando en el desarrollo del material del curso, que se ajustó con respecto al contenido previsto inicialmente. Como se indica en la última actualización del PA-RAST, el curso está aún en fase de desarrollo y todavía no se ha finalizado. Se sigue trabajando para completar las revisiones técnicas necesarias para impartir el curso, y se proporcionarán más actualizaciones una vez que el material esté listo para su implementación.

3.7 Bajo la NE/14, la Reunión estudió una propuesta presentada por Estados Unidos para mejorar la gestión de la seguridad operacional aérea mediante un mayor compromiso entre los - Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los reguladores. La nota detectó una falta de eficacia en los actuales mecanismos de coordinación y aboga por procesos estructurados y armonizados para compartir y analizar los datos de seguridad operacional ATM. Hace hincapié en que las Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) deben reflejar mejor las realidades operativas gestionadas por las partes interesadas en las Regiones NAM/CAR y SAM. Esta cuestión también se debatió durante la sesión conjunta, en la que los participantes reiteraron la necesidad de mecanismos de coordinación más sólidos y estructurados entre los ANSP y los reguladores.

3.8 Los Estados miembros, incluidos Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala y Panamá, expresaron su firme apoyo a la formalización de estos procesos de coordinación. IATA hizo hincapié en la importancia de establecer un mecanismo sistemático dentro del RASG-PA para identificar claramente las prioridades de seguridad operacional que requieren la actuación de los ANSP. Este enfoque permitiría a los grupos de implementación adaptar mejor sus iniciativas a las necesidades operativas, creando un circuito de retroalimentación en el que el RASG-PA evalúa el impacto de las mejoras operativas en los niveles de seguridad operacional regionales.

3.9 Venezuela subrayó la necesidad de asegurar la participación sostenida y significativa tanto de los ANSP como de los reguladores en el PA-RAST, para garantizar que los análisis regionales de seguridad operacional reflejen las realidades operativas y que las mitigaciones propuestas sean efectivas. En cuanto a las actualizaciones propuestas de los manuales de procedimientos, se observó que, si bien el actual Manual de procedimientos del RASG-PA incluye una sección sobre coordinación y comunicación, existe una gran oportunidad para documentar con mayor detalle los procesos específicos de coordinación. En consecuencia, la Reunión adoptó lo siguiente:

CONCLUSIÓN RASG-PA/15/C03	FORTALECIMIENTO DEL MECANISMO CONJUNTO DE COORDINACIÓN RASG-PA/GREPECAS	
<p><b>Que:</b>                      Que, con miras a garantizar un enfoque sincronizado y armonizado de la gestión de la seguridad operacional regional y evitar la duplicación de esfuerzos entre los grupos regionales, y a reserva de la armonización de los marcos de procedimiento, la Secretaría:</p> <p>a) lleve a cabo una revisión exhaustiva de los procesos de coordinación existentes exigidos por los Manuales de Procedimiento del RASG-PA y del GREPECAS para identificar brechas en el intercambio de información sobre seguridad operacional;</p> <p>b) elabore una propuesta de mecanismo de coordinación más sólido y claramente definido que mejore el compromiso entre los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los reguladores; y</p> <p>c) presente el mecanismo propuesto y las modificaciones necesarias del manual en la próxima reunión conjunta RASG-PA/GREPECAS para su aprobación formal.</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>	
<p><b>¿Por qué?</b></p> <p>a) Permitir a los grupos de implementación alinear mejor sus iniciativas con las necesidades operativas, creando un bucle de retroalimentación en el que el RASG-PA evalúe el impacto de las mejoras operativas en los niveles de seguridad operacionales regionales.</p> <p>b) Resolver la actual falta de coordinación efectiva en el intercambio de datos de seguridad operacional ATM y garantizar que las SEI regionales se basen en la realidad operativa.</p>		
<p><b>Cuando:</b> Por la reunión conjunta RASG-PA/GREPECAS/6</p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>	

<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	
---	--

3.10            Bajo la NE/18, la Reunión revisó los resultados del programa de vigilancia del espacio aéreo de la Separación vertical mínima reducida (RVSM) en las Regiones CAR/SAM para 2024 y el informe de actividades del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) para el periodo 2024-2025. La nota destacaba que, si bien el Nivel deseado de seguridad operacional (TLS) sigue siendo un reto en varias Regiones de Información de Vuelo (FIR), el GTE ha reforzado su papel en la consolidación y el análisis de los datos LHD. El informe subraya la necesidad crítica de que los Estados proporcionen datos puntuales y precisos a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) para garantizar la fiabilidad de las evaluaciones regionales de seguridad operacional.

3.11            Durante la discusión de la NE/18, la Reunión observó que el Modelo de riesgo de colisión (CRM) vertical para el periodo 2024 era de  $1,255 \times 10^{-9}$ , manteniéndose dentro del Nivel deseado de seguridad operacional (TLS) aceptable de  $5 \times 10^{-9}$  accidentes fatales por hora de vuelo. Sin embargo, se destacó que las FIR La Paz, Panamá, Curaçao, Puerto Príncipe y Santo Domingo presentaban niveles de riesgo superiores a este umbral. El análisis identificó que las LHD atribuidas a fallos de coordinación control de tránsito aéreo (ATC) (Código E) fueron las más frecuentes, con 477 sucesos, seguidas de los errores de transferencia del explotador (Código F) y las operaciones RVSM no autorizadas (Código L). La IATA recordó que, entre otras medidas, la implementación de conexiones de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) en los Centros de control de área (ACC) es fundamental para mitigar los riesgos relacionados con los fallos de coordinación ATS.

3.12            Los/as participantes y las organizaciones internacionales hicieron hincapié en la necesidad de una mitigación sistémica. IATA expresó su disposición para trabajar con CARSAMMA y la Organización Norteamericana de Registro y Monitoreo de Aprobaciones (NAARMO) para garantizar que las aprobaciones RVSM de los miembros se registren con precisión y recomendó dar prioridad a la implementación de la AIDC para solucionar los fallos de coordinación de los Servicios de tránsito aéreo (ATS) detectados. Además, Venezuela y COCESNA abogaron por el uso de los datos de LHD (Códigos E, F y L) como indicadores proactivos dentro de los SMS de los ANSP para fomentar la identificación temprana de las causas raíz en lugar de mantener registros puramente estadísticos.

3.13            Cuba y Panamá reafirmaron su compromiso de mejorar la calidad y la puntualidad de los datos facilitados a los Organismos regionales de vigilancia (RMA). Panamá subrayó específicamente la necesidad de reflejar las iniciativas relacionadas con la detección precoz y la notificación oportuna para garantizar una interpretación equilibrada de los indicadores de seguridad operacional. La Reunión concluyó que mantener una comunicación eficaz y oportuna entre los Estados, CARSAMMA, NAARMO y el GTE es esencial para garantizar que las operaciones en el espacio aéreo RVSM se mantengan dentro de los niveles de riesgo aceptables establecidos.

**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**

4.1            Bajo la NE/03, la Reunión revisó la alineación de las actividades del RASG-PA con los retos globales identificados por la Comisión de Aeronavegación (ANC). La nota demostró que los resultados del RASG-PA cumplen las expectativas del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) gracias a una estrategia centrada en el riesgo y la implementación colaborativa. La Reunión respaldó los avances logrados en la reducción de riesgos y la cooperación regional, mientras que los miembros hicieron hincapié en la necesidad de restaurar el sitio web oficial para garantizar el acceso a los registros históricos y la documentación sobre seguridad operacional.

4.2            Bajo la NE/09, la Reunión analizó el estancamiento de los indicadores específicos de implementación del GASP, en particular en ámbitos como los aeródromos, los servicios de navegación aérea y las bases del SSP. La Secretaría propuso ajustar las prácticas regionales de seguimiento para incluir un conjunto básico de indicadores y análisis basados en tendencias para identificar las causas profundas de los retrasos en la implementación. Este enfoque pretende proporcionar un apoyo específico a los Estados yendo más allá de la supervisión uniforme para abordar retos regionales específicos.

4.3            La Reunión expresó un amplio apoyo a los ajustes de seguimiento propuestos y a la creación de un grupo ad hoc para reforzar los mecanismos de seguimiento. Los participantes señalaron que un marco de supervisión flexible permite identificar mejor los riesgos y, al mismo tiempo, tener en cuenta las particularidades locales. No obstante, en la Reunión se subrayó que cada Estado sigue siendo el responsable último de adoptar medidas correctoras y avanzar en los objetivos de seguridad operacional dentro de sus jurisdicciones.

4.4            Durante la discusión, la membresía destacó la importancia de integrar los informes regionales con los planes nacionales y subregionales existentes para evitar la duplicación de esfuerzos. En la reunión se reconoció que el éxito del marco de vigilancia reforzada depende de que tanto los Estados como las partes interesadas del sector se comprometan a aportar recursos y a compartir datos de forma coherente. Los/as participantes también sugirieron que los informes regionales de seguridad operacional incorporen medidas de seguimiento de objetivos regionales específicos junto con indicadores globales.

4.5            La Reunión revisó y aprobó la siguiente decisión:

DECISIÓN RASG-PA/15/D04		MECANISMO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN DEL GASP	
<b>Que:</b> Que, basándose en el planteamiento expuesto en la nota de estudio NE/09, el PA-RAST, directamente o a través de un Grupo Ad hoc creado a tal efecto, elabore una propuesta de mecanismo para reforzar la supervisión y el seguimiento de los indicadores de implementación del GASP, para su consideración por la ESC/41.		<b>Impacto previsto:</b> <input type="checkbox"/> Política / Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medio ambiente <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
<b>¿Por qué?</b> Abordar el estancamiento observado en determinados indicadores de implementación del GASP en la Región Panamericana mediante el fortalecimiento de las prácticas regionales de supervisión y la garantía de un mecanismo de seguimiento estructurado que apoye la implementación selectiva y las medidas correctivas.			
<b>Cuando:</b> Para ESC/41		<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		Miembros del sector	

### Cuestión 5

**del orden del día: Avances en la planificación de la seguridad operacional aérea regional y nacional**

5.1 Bajo la NE/10, la Reunión examinó una propuesta de transición de la supervisión prescriptiva a la Vigilancia basada en riesgos (RBS). La nota argumentaba que priorizar las actividades de supervisión en función de los riesgos operativos más relevantes permite una asignación más eficiente de los recursos y una reducción tangible de los índices de siniestralidad.

5.2 La Reunión tomó nota del potencial de este cambio para optimizar los limitados recursos humanos y financieros. Los participantes que intervinieron hicieron hincapié en que la implementación eficaz de las RBS depende de la disponibilidad de datos fiables sobre seguridad operacional y de metodologías coherentes de evaluación de riesgos. La discusión también puso de relieve que los bajos niveles de implementación del SSP en determinadas subregiones podrían actuar como un obstáculo, lo que requeriría un enfoque gradual y una asistencia técnica específica.

5.3 En relación con la propuesta de la NE/10, la Reunión aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA/15/C05		APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VIGILANCIA BASADA EN RIESGOS (RBS) EN LA REGIÓN PANAMERICANA	
<b>Que:</b> Que, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC/SAM y los Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los Estados promuevan y apoyen: a) el avance de los Estados hacia modelos de Vigilancia basados en riesgos (RBS); b) el refuerzo de los mecanismos de cooperación para el intercambio de información sobre seguridad operacional y mejores prácticas de supervisión; c) la identificación de las necesidades de formación y asistencia técnica para garantizar una transición eficaz hacia la vigilancia RBS; y d) informen sobre todas las acciones previas de la reunión ESC/41.		<b>Impacto previsto:</b> <input type="checkbox"/> Política / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medio ambiente <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
<b>¿Por qué?</b> Fomentar una gestión de la supervisión más eficaz que contribuya a una reducción tangible de la siniestralidad regional aprovechando las sinergias y los recursos de los mecanismos de cooperación regional existentes.			
<b>Cuando:</b> Para ESC/41		<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:		Oficinas regionales de NACC/SAM	

5.4 Bajo la NE/11, la Reunión examinó un enfoque gradual para el establecimiento de Equipos colaborativos de seguridad operacional (CST). La propuesta destacaba que la creación de confianza mutua a través de la colaboración informal entre el Estado y la industria debería servir como requisito previo antes de implantar estructuras organizativas formales, garantizando la sostenibilidad de las iniciativas de seguridad operacional.

5.5 Los/as participantes apoyaron la metodología basada en la confianza, señalando que los protocolos de protección de datos y una cultura no punitiva son esenciales para una comunicación abierta. La Reunión reconoció que empezar con proyectos a pequeña escala permite una evolución natural hacia estructuras formales. También se señaló que algunos Estados necesitan mecanismos formales para contribuir a la revisión de las orientaciones regionales a fin de garantizar que reflejen las diversas realidades operativas.

5.6 La Reunión aprobó la siguiente decisión:

<b>DECISIÓN</b>	
<b>RASG-PA/15/D06</b>	<b>INICIATIVAS DE COLABORACIÓN ENTRE EL ESTADO Y LA INDUSTRIA</b>
<b>Que:</b> Que el PA-RAST revise la "Estrategia CST" y la "Guía de Implementación CST" del RASG-PA para promover el desarrollo de estrategias de colaboración Estado-Industria como alternativa preliminar y preparatoria al establecimiento formal de CST para la ESC/41.	<b>Impacto previsto:</b> <input type="checkbox"/> Política / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medio ambiente <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico
<b>¿Por qué?</b> Facilitar el compromiso y la colaboración entre la AAC y la industria, y construir una relación de confianza mutua que permita una comunicación abierta para la identificación y mitigación eficaz de los riesgos.	
<b>Cuando:</b> Para ESC/41	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	PA-RAST

5.7 Bajo la NE/19, COCESNA presentó los retos normativos que plantea el rápido crecimiento de los UAS. La nota proponía un marco regional coordinado para armonizar la normativa sobre UAS, establecer registros comunes e implementar corredores aéreos específicos en zonas de alta densidad para garantizar una integración segura en el espacio aéreo controlado.

5.8 Los/as participantes reconocieron la importancia de la armonización regional para facilitar la interoperabilidad y las operaciones transfronterizas. En la discusión se hizo hincapié en que la gobernanza de la seguridad operacional de los UAS debe ajustarse a los marcos nacionales existentes y exigir SMS proporcionales a los riesgos operativos. En cuanto a la implementación de corredores aéreos específicos, se señaló que tales medidas requieren una evaluación continua a medida que aumenta el volumen de tránsito. Dada la naturaleza de las recomendaciones y acciones que implican asuntos de navegación aérea, se acordó compartir esta NE/19 para su análisis en la reunión GREPECAS/23.

5.9 Bajo la NE/20, la Reunión analizó las complejidades del arrendamiento de aeronaves y su impacto en la supervisión de la seguridad operacional, tal y como presentó COCESNA. La nota instaba a los Estados a actualizar las normativas nacionales basadas en los Doc 8335 y 9626 de la OACI para eliminar los procesos redundantes y adaptarse a los modernos modelos de negocio de la aviación.

5.10 La Reunión tomó nota de los problemas de vigilancia y los riesgos operativos creados por la incoherencia de la normativa sobre arrendamientos. Los participantes sugirieron que un marco regulador más uniforme ayudaría a gestionar los riesgos y a lograr los beneficios financieros del arrendamiento financiero internacional. Se animó a los Estados a utilizar los recursos de formación de la OACI para mejorar sus procesos de aprobación y autorización.

5.11 La Reunión también reconoció la importancia de los continuos esfuerzos de la OACI para actualizar los SARPS relacionados, el material de orientación y las metodologías de auditoría para garantizar una interpretación coherente durante las actividades de supervisión.

5.12 Bajo la NI/02, la Secretaría presentó el Plan de Seguridad Operacional de la Aviación de Sudamérica (SAMSP) actualizado para 2026-2028, alineando los esfuerzos regionales con el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación y la Estrategia SAM 2035. El plan se centra en reforzar la gestión de los riesgos de seguridad operacional y la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional mediante una supervisión basada en los riesgos y una mayor colaboración regional con la industria. Al proporcionar un marco de referencia común, el SAMSP ayuda a los Estados a alinear los planes nacionales con las prioridades globales para garantizar mejoras sostenibles y prácticas de la seguridad operacional en toda la región.

5.13 Bajo la NI/03, la Reunión tomó nota de los avances de Panamá en la consolidación de su SSP como eje central de la gestión de la seguridad operacional. El documento detallaba la transición de Panamá hacia un modelo de supervisión proactivo y basado en datos, así como sus esfuerzos por integrar la información sobre seguridad operacional en la planificación nacional de la navegación aérea.

5.14 En el marco de la NI/04, la Reunión recibió un análisis de las tendencias de la investigación de accidentes aéreos en la Región SAM de 2016 a 2024. La nota subrayaba la importancia de la transparencia y de la publicación puntual de los informes finales en la base de datos Sistema integrado de análisis de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) para facilitar la mitigación del riesgo regional.

5.15 Bajo la NI/05, la Secretaría presentó el proceso en curso de actualización del Plan regional de seguridad operacional de la aviación de la NACC para garantizar su alineación con el Plan mundial de seguridad operacional de la aviación 2026-2028 de la OACI. Esta actualización, coordinada por la Oficina Regional NACC de la OACI y el Grupo de Trabajo SSP de la NACC con el apoyo de un Grupo Ad hoc de redacción de ocho Estados, pretende abordar el panorama actual de los riesgos para la seguridad operacional y los retos de implementación en las Regiones NAM/CAR. Desde que empezó a trabajar en septiembre de 2025, el grupo ha realizado análisis de carencias y actualmente está redactando secciones revisadas del plan, con un primer borrador completo previsto para finales de marzo de 2026 para su revisión y validación regional.

## **Cuestión 6**

### **del orden del día Estado de los proyectos e Iniciativas de mejora de la seguridad operacional de RASG-PA**

6.1 Bajo la NE/08, la Reunión revisó el avance del Programa de Trabajo del RASG-PA. La Secretaría informó sobre las SEI y los Planes de implementación detallados (DIP) dirigidos a categorías de alto riesgo, como CFIT y Pérdida de Control en Vuelo. El informe también destaca los proyectos regionales, entre ellos el Proyecto de Competencia Lingüística y las nuevas Recomendaciones de Seguridad Operacional. Entre las iniciativas de las que se informaba en esa nota figuraban:

- proyectos de Categorías de sucesos de alto riesgo (HRC);
- otros proyectos e iniciativas regionales de seguridad operacional;
- Equipos colaborativos de seguridad operacional (CST);
- Programa *Safety Partners*;
- Jornadas de Seguridad Operacional;
- revisión de los datos de seguridad operacional y vinculación a los SEI/DIP;
- Colaboración PA-RAST/Equipo Regional de Seguridad de la Aviación de Asia-Pacífico (APRAST); y
- RSA y RSIA emitidos durante el periodo cubierto por el informe.

6.2 La Reunión expresó su amplio apoyo a estas actividades y reconoció el avance constante en la mitigación del riesgo regional. Brasil cuestionó que la actual madurez de los datos permita informar inmediatamente a la ANC y preparar el Informe Anual de Seguridad Operacional. La Reunión entendió que la Secretaría y los Presidentes del PA-RAST deben dar una respuesta formal sobre la preparación de los datos para estos ciclos de informes globales.

6.3 Bajo la NE/15, la Reunión evaluó la implementación de RST. La nota identificaba la situación de estos equipos en los aeródromos internacionales y destacaba la necesidad de mejorar el seguimiento de su eficacia. La Secretaría hizo hincapié en que los RST siguen siendo una herramienta multidisciplinar clave para mitigar los riesgos relacionados con las pistas.

6.4 Los Estados miembros compartieron actualizaciones nacionales y confirmaron su compromiso de ampliar la aplicación de los RST. Estados Unidos y ALTA subrayaron que estos equipos ofrecen una solución de bajo costo y gran repercusión cuando se apoyan en parámetros de rendimiento basados en datos. Panamá y Venezuela destacaron su alineación con las directrices de la OACI y el uso de herramientas de evaluación regionales.

6.5 La Reunión instó a los Estados a dar prioridad al establecimiento de RST colaborativos en todos los aeropuertos internacionales restantes. En la reunión también se pidió a las autoridades de aviación civil que reunieran pruebas de la implementación y las comunicaran a las oficinas regionales de la OACI. Los explotadores aeroportuarios deberían utilizar la herramienta RASG-PA para verificar la eficacia de los equipos existentes.

## **Cuestión 7**

### **del orden del día                    Cuestiones transversales y emergentes de seguridad operacional**

7.1 Bajo la NE/17, la Reunión revisó una visión general de los temas transversales y emergentes de seguridad operacional en la Región Panamericana, derivados de las recientes discusiones del PA-RAST. Esta nota respalda un marco de seguridad operacional proactivo mediante la identificación de factores sistémicos y riesgos evolutivos que abarcan múltiples ámbitos operativos, garantizando que las estrategias regionales de mitigación sigan alineadas con el GASP.

7.2 La Reunión tomó nota del apoyo de los Estados miembros participantes y de las organizaciones internacionales en relación con la identificación de estas prioridades emergentes. Los miembros participantes, entre ellos Aruba, Canadá y El Salvador, reconocieron el valor de estos resultados para informar futuras discusiones técnicas. Las discusiones pusieron de relieve que el PA-RAST es un instrumento clave para convertir los datos de ámbito estatal en patrones de riesgo regional procesables.

7.3 En concreto, la Reunión identificó como temas transversales de seguridad operacional los factores organizativos, humanos y sistémicos que influyen en el rendimiento en múltiples ámbitos operativos. Además, se destacaron tres consideraciones emergentes en materia de seguridad operacional cuya importancia ha aumentado debido a los cambios en el entorno operativo: la evolución de los perfiles de la mano de obra, el aumento de la complejidad operativa y las presiones externas sobre los sistemas de aviación. Estos temas pretenden complementar los análisis basados en datos existentes aportando una reflexión prospectiva sobre los riesgos latentes.

7.4 Estados Unidos y ALTA recomendaron que el PA-RAST asigne formalmente los temas emergentes a las categorías de alto riesgo establecidas para mantener la coherencia global y evitar iniciativas redundantes. Estos participantes señalaron que, aunque los mecanismos existentes ya abordan algunas de estas cuestiones, es necesaria una atención más coordinada y una difusión más amplia de la información sobre seguridad operacional. Las intervenciones abordaron específicamente las preocupaciones relativas a las colisiones en pleno vuelo, la meteorología adversa y la influencia sistémica de los factores humanos y organizativos.

7.5 La Reunión acordó la siguiente Decisión:

<b>DECISIÓN</b> <b>RASG-PA/15/D07</b>	<b>INTEGRACIÓN Y CARTOGRAFÍA DE LAS CUESTIONES TRANSVERSALES Y EMERGENTES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL</b>
<p><b>Que:</b> Que, a fin de garantizar un seguimiento estructurado y coordinado de las cuestiones de seguridad operacional transversales y emergentes, tal como se señala en el apartado 7.3 del Informe de la reunión RASG-PA/15:</p> <p>a) el PA-RAST se encargue de la cartografía de los temas de seguridad operacional identificados en el marco pertinente del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), incluidas las categorías de alto riesgo (HRC) aplicables y otras categorías de riesgo pertinentes; y</p> <p>b) los resultados de este ejercicio de cartografía sean considerados por las Oficinas Regionales NACC/SAM de la OACI como aportación para el próximo ciclo de revisión del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) en 2026.</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>

<b>¿Por qué?</b> Garantizar la coherencia global, evitar la duplicación de iniciativas y reforzar la alineación entre las prioridades regionales de seguridad operacional y el marco GASP, mejorando al mismo tiempo la mitigación coordinada de riesgos en toda la Región Panamericana.	
<b>Cuando:</b> Para ESC/42	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Oficinas Regionales NACC/SAM, PA-RAST

### **Cuestión 8 del orden del día      Otros asuntos (Fase virtual)**

8.1            Bajo la NE/05, el PA-RAST propuso una prueba para 2026 con el fin de reducir la frecuencia de las reuniones de cuatro a tres sesiones al año, al tiempo que se ampliaba la duración de las reuniones individuales a cuatro días. Esta iniciativa responde a las preocupaciones de las partes interesadas en relación con los compromisos de viaje y evalúa si un calendario reestructurado mantiene la eficacia del grupo a la hora de cumplir su mandato de seguridad operacional mediante un modelo más sostenible.

8.2            La Reunión expresó un amplio apoyo al ensayo, señalando que representa un paso medido hacia la alineación de las actividades de gobernanza con el valor de la seguridad operacional. Los Estados y los socios de la industria hicieron hincapié en que el periodo de prueba debe servir como fase de recopilación de datos para determinar la cadencia de reuniones más eficaz sin comprometer los objetivos de seguridad operacional. Aunque la mayoría de los participantes aprobaron el cambio, Aeroméxico mantuvo su preferencia por la frecuencia trimestral existente para preservar el impulso de la seguridad operacional regional, y Panamá destacó los riesgos potenciales de ciberseguridad asociados a las alternativas virtuales.

8.3            Los participantes concluyeron que el éxito de la prueba depende de mantener un enfoque basado en los datos y garantizar la calidad de las reuniones mediante una estructura depurada. Brasil recomendó específicamente que las reuniones reestructuradas dedicaran días enteros a las revisiones de los datos de seguridad operacional, al enfoque *Infoshare* y al trabajo de los equipos de mejora de la seguridad operacional. La Reunión también señaló la importancia de garantizar que el calendario revisado siga siendo compatible con los plazos de presentación de informes de la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

8.4            La Reunión acordó la siguiente decisión:

DECISIÓN RASG-PA/15/D08	JUICIO SOBRE LA REESTRUCTURACIÓN Y LA REDUCCIÓN DE LA FRECUENCIA DE LAS REUNIONES DEL PA-RAST	
<p><b>Que:</b>                      Que, para responder a los comentarios de las partes interesadas sobre los compromisos de viaje y evaluar la eficiencia operativa:</p> <p>a) el PA-RAST lleve a cabo una reducción experimental de la frecuencia de las reuniones de cuatro a tres sesiones durante el año natural 2026, incorporando un mecanismo de recogida de datos para evaluar el impacto de la cadencia revisada de las reuniones en el cumplimiento de su mandato de seguridad operacional según lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. se cancele la reunión de PA-RAST prevista anteriormente para el 5 al 7 de mayo de 2026;</li> <li>ii. la reunión del PA-RAST programada previamente del 18 al 20 de agosto de 2026 en Brasil se amplíe un día más, siendo las nuevas fechas de la reunión del 17 al 20 de agosto de 2026, y se designe como PA-RAST/71;</li> <li>iii. la reunión del PA-RAST programada previamente del 10 al 12 de noviembre de 2026 en México se amplíe un día más, siendo las nuevas fechas de la reunión del 9 al 12 de noviembre de 2026, con el cambio de lugar de celebración a Perú, y se designe como PA-RAST/72; y</li> </ul> <p>b) el Comité Directivo Ejecutivo (ESC) evalúe los resultados del ensayo y presente un informe sobre su realización a la ESC/42 (2027).</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Política / Global</li> <li><input type="checkbox"/> Interregional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Económico</li> <li><input type="checkbox"/> Medio ambiente</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</li> </ul>	
<p><b>¿Por qué?</b></p> <p>Abordar la carga asociada a los frecuentes desplazamientos de los participantes en PA-RAST, evaluando al mismo tiempo si una cadencia de reuniones revisada, combinada con una mayor duración de las mismas, puede mantener la eficacia y los resultados técnicos del grupo en el cumplimiento de su mandato de seguridad operacional regional.</p>		
<p><b>Cuando:</b> a) Año natural 2026 y b) por ESC/42</p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>	
<p><b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>PA-RAST</p>	

8.5 Bajo la NE/06, la Secretaría propuso institucionalizar los servicios de interpretación simultánea para las reuniones de PA-RAST como mecanismo permanente de apoyo operativo. La nota destaca que la prestación de servicios de interpretación inglés-español desde 2023 aumentó significativamente la participación y la inclusividad, permitiendo a los expertos regionales contribuir eficazmente a las discusiones técnicas en su idioma materno.

8.6 La Reunión expresó un amplio consenso sobre el valor operativo de estos servicios para fomentar una participación equitativa. La mayoría de los miembros apoyaron convertir la medida temporal en una disposición permanente, aunque Brasil y Canadá sugirieron dar prioridad a la interpretación en las sesiones plenarias para gestionar los costos. Airbus recomendó que el techo financiero siguiera siendo adaptable a futuros cambios en los calendarios de reuniones.

8.7 La Reunión acordó la siguiente decisión:

<b>DECISIÓN</b>	
<b>RASG-PA/15/D09</b>	<b>CONTINUACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INTERPRETACIÓN PARA LAS REUNIONES DEL PA-RAST</b>
<p><b>Que:</b></p> <p>Que, con vistas a garantizar la participación inclusiva y efectiva de los Estados y las partes interesadas de la industria en las discusiones técnicas sobre seguridad operacional, en particular en las reuniones en las que ningún Estado anfitrión asuma la responsabilidad de las disposiciones en materia de interpretación, y con sujeción a la aplicación de los recursos financieros del RASG-PA de conformidad con las políticas y los mecanismos de supervisión aprobados:</p> <p>a) el RASG-PA apruebe la financiación de la prestación de servicios de interpretación simultánea para las reuniones del PA-RAST, según sea necesario, como mecanismo permanente de apoyo operativo; y</p> <p>b) la Secretaría modifique el Manual de Procedimiento para incluir la interpretación inglés-español como requisito para las reuniones de PA-RAST, detallando las diferentes fuentes de financiación de dichos servicios en función de la ubicación de la reunión.</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>
<p><b>Cuánto:</b></p> <p>Los fondos del RASG-PA se utilizarán, con carácter excepcional y en función de las necesidades, de conformidad con la Política de utilización de recursos financieros de la RASG-PA, con un límite máximo anual de <b>30,000 USD</b>, y se informará de los gastos a través de los mecanismos de seguimiento establecidos.</p>	
<p><b>¿Por qué?</b></p> <p>Mantener el aumento de la participación, el carácter integrador y la eficacia de las reuniones de PA-RAST observado tras la Decisión ESC/38/D03, garantizando que todas las partes interesadas puedan contribuir plenamente a las discusiones técnicas y a las actividades de mitigación de los riesgos para la seguridad operacional, independientemente de sus conocimientos lingüísticos.</p>	

<b>Cuando:</b> Inmediatamente	<b>Estado</b> : <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

8.8 Bajo la NE/07, la Secretaría presentó una propuesta para abordar las vacantes de liderazgo en el PA-RAST y en el Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA. La nota subraya la necesidad de un enfoque coordinado para cubrir los puestos vacantes de Copresidente y Vicepresidente, a fin de garantizar la continuidad operativa y mantener el impulso de las iniciativas regionales de seguridad operacional.

8.9 La Reunión expresó su apoyo unánime a las medidas propuestas. Canadá se mostró a favor de alinear los mandatos de los líderes con el ciclo plenario, mientras que Estados Unidos recomendó que los miembros elegidos para cubrir vacantes a mitad de mandato sólo completaran el resto del mandato original. Los/as participantes coincidieron en la necesidad de actualizar el Manual de Procedimientos para incluir directrices claras sobre el manejo de tales contingencias de liderazgo.

8.10 La Reunión acordó la siguiente decisión:

<b>DECISIÓN</b>	
<b>SUMINISTRO DE VACANTES DE DIRECCIÓN EN RASG-PA Y PA-RAST</b>	
<b>RASG-PA/15/C10</b>	
<p><b>Que:</b>                      Que, para mantener la continuidad del liderazgo, permitir una sucesión ordenada y preservar el equilibrio entre los Estados y la industria, RASG-PA:</p> <p>a) respalda y aprueba los resultados de la elección de PA-RAST, declarando al Sr. Bryan Franca (Aruba) como Copresidente y al Sr. Víctor Zamora (Costa Rica) como Vicepresidente, ambos en representación de los Estados y Territorios, y al Sr. Virginio Corrieri (ALTA) como Copresidente y al Sr. Fabio Catani (Boeing) como Vicepresidente, ambos en representación de la Industria, para el ciclo de 2026 a 2028;</p> <p>b) aprueba el establecimiento de una periodicidad revisada para los mandatos de liderazgo de PA-RAST, de forma que cada mandato de dos años comience y finalice en una reunión plenaria del RASG-PA;</p> <p>c) aprueba la celebración de elecciones al RASG-PA durante la sesión Plenaria presencial del RASG-PA/15 para cubrir el periodo 2026-2029, declarando al Sr. Melvin Cintron (Estados Unidos) como Copresidente y al Sr. Bernardo Castro (Brasil) como Vicepresidente, ambos en representación de los Estados y Territorios, y al Sr. Rodolfo Quevedo (Airbus) como Copresidente y a la Sra. Pamela Suárez (ALTA) como Vicepresidenta, ambos en representación de la Industria;</p>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>

d) encarga a la Secretaría que actualice el Manual de Procedimiento del RASG-PA para incorporar las disposiciones identificadas que abordan las vacantes de liderazgo tanto en la estructura del RASG-PA como en la del PA-RAST a más tardar en la ESC/41.	
<b>¿Por qué?</b> guardar la eficacia, transparencia y credibilidad del marco de gobernanza de la seguridad operacional regional.	
<b>Cuando:</b> De a) a b) Inmediato y c) para ESC/41	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Miembros del sector

### Cuestión 9

del orden del día:

### Fortalecimiento de la seguridad operacional/Cultura Justa

9.1 Bajo la NE/13 y la P/06, Aeroméxico presentó la implementación y los resultados del Programa de Acción de Seguridad Operacional del Grupo Aeroméxico (GAMSAP), un sistema de notificación voluntario y no punitivo diseñado para captar información sobre errores operativos, peligros y desviaciones no intencionadas dentro de un marco de Cultura Justa. El programa pretende fomentar el aprendizaje organizativo y permitir el desarrollo de medidas preventivas de seguridad operacional mediante el análisis sistemático de los datos operativos.

9.2 La Reunión tomó nota de que el GAMSAP lleva más de cinco años en funcionamiento continuo y ha generado más de 8.000 informes de seguridad operacional, que han sido analizados por un Comité de Revisión de Sucesos en más de 100 sesiones de revisión. El programa representa uno de los primeros programas de acción de seguridad operacional de la aviación de este tipo aplicados fuera de Canadá y Estados Unidos, y se destacó como una herramienta madura de gestión de la seguridad operacional que apoya la toma de decisiones basada en datos y la gestión proactiva de riesgos, en consonancia con los objetivos del GASP.

9.3 La Reunión señaló además que la información generada a través del GAMSAP contribuye a identificar nuevas tendencias en materia de seguridad operacional, reforzar la formación y los procedimientos operativos y apoyar las actividades estatales de supervisión de la seguridad operacional. Los participantes reconocieron el valor de los programas de notificación voluntaria para mejorar la información sobre seguridad operacional y animaron a promover iniciativas similares en toda la región para reforzar la colaboración entre operadores, autoridades y otras partes interesadas del sector de la aviación.

9.4 Bajo la NE/23 y P/04, el PA-RAST abordó la necesidad de reforzar la cultura de la seguridad operacional en la región Panamérica mediante la implementación de marcos de Cultura Justa. La nota subraya que una sólida cultura de la seguridad operacional depende de un entorno en el que las personas puedan notificar errores y peligros operativos sin temor a consecuencias punitivas, al tiempo que se mantiene la responsabilidad por negligencias graves o infracciones intencionadas. La Reunión observó que este enfoque respalda los objetivos de los sistemas modernos de gestión de la seguridad operacional al fomentar la transparencia y el aprendizaje organizativo.

9.5 Aeroméxico subrayó que los informes de seguridad operacional actuales en muchos Estados se basan predominantemente en los sistemas de notificación obligatoria de sucesos, que tienden a captar sólo los incidentes y accidentes graves. Como resultado, las señales débiles -como desviaciones menores, ambigüedades operativas o peligros emergentes- suelen pasar inadvertidas. Para hacer frente a esta limitación, la NE/23 promovió la estrategia del Programa de Acción de Seguridad Operacional de la Aviación RASG-PA, basado en un modelo de gobernanza colaborativa en el que participan reguladores, operadores y grupos de empleados, formalizado mediante un memorando de entendimiento y un Comité de Revisión de Eventos basado en el consenso.

9.6 En la reunión se señaló además que el marco propuesto para la Cultura Justa incluye protecciones jurídicas para la notificación voluntaria y salvaguardias de "fuente única", lo que permite compartir información crítica sobre seguridad operacional sin consecuencias para la aplicación de la ley cuando proceda. Aeroméxico animó a los Estados a revisar sus marcos normativos para proteger la confidencialidad de los reporteros y definir claramente los límites entre los errores protegidos y los comportamientos inaceptables. El objetivo de la iniciativa era apoyar la transición de una supervisión reactiva de la seguridad operacional a un enfoque más proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional en toda la región.

9.7 Bajo la NE/24, Venezuela presentó una estrategia destinada a apoyar el cambio cultural organizativo en la aviación, con el objetivo de reforzar los resultados en materia de seguridad operacional y contribuir al objetivo a largo plazo de garantizar vuelos seguros y protegidos hasta 2050. La nota destacaba que, si bien las directrices internacionales describen las características de una cultura de seguridad operacional positiva, siguen siendo limitadas las orientaciones prácticas sobre cómo las organizaciones pueden hacer la transición hacia una cultura de este tipo de forma estructurada.

9.8 La propuesta hacía hincapié en que una cultura de la seguridad operacional eficaz depende del establecimiento de un entorno de cultura justa, en el que se anime al personal a notificar problemas de seguridad operacional sin temor a consecuencias punitivas cuando las acciones se mantengan dentro de unos límites operativos aceptables. Para apoyar esta transformación, la estrategia recomienda establecer una estructura de gobierno compuesta por un comité directivo de alto nivel y un equipo operativo que represente a múltiples niveles organizativos, responsables de planificar y guiar el proceso de cambio cultural.

9.9 El enfoque también incluye una fase de diagnóstico para detectar las diferencias entre la cultura de seguridad operacional actual y la deseada, seguida de la implementación de medidas específicas como campañas de concienciación, formación de directivos, actualización de las prácticas de gestión de la seguridad operacional e iniciativas de comunicación interna. La supervisión continua, el reconocimiento de las contribuciones de los empleados y el uso de agentes del cambio se destacaron como elementos clave para mantener el compromiso y garantizar la eficacia del proceso de transformación cultural.

9.10 Tras la presentación de las notas de estudio, el PA-RAST organizó un panel sobre el Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP), en el que participaron Brasil, Estados Unidos, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y Aeroméxico. La mesa redonda sobre el ASAP, fue moderada por la PA-RAST, contó con la participación de representantes de Brasil, Estados Unidos, México, e IFALPA, así como con contribuciones de participantes del sector, entre ellos Delta Air Lines y la *Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA)*, asociación miembro de la IFALPA. En la discusión se examinó la implementación y expansión regional de programas de notificación voluntaria y no punitiva de la seguridad operacional como mecanismo práctico para reforzar la cultura de la equidad y mejorar la identificación de los riesgos sistémicos para la seguridad operacional. Los participantes subrayaron que los sistemas tradicionales de notificación obligatoria de sucesos tienden a captar sólo los sucesos graves, mientras que los programas de notificación voluntaria permiten detectar a tiempo amenazas operativas y peligros latentes que, de otro modo, podrían pasar inadvertidos.

9.11 El grupo destacó que la notificación voluntaria complementa los sistemas automatizados de datos de seguridad operacional, como la Garantía de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) y la Vigilancia de Datos de Vuelo (FDM). Mientras que los sistemas automatizados revelan lo que ocurrió durante un evento, los informes ASAP ofrecen el contexto narrativo que explica por qué ocurrió, incluidas las presiones operativas, los factores humanos o las condiciones ambientales. Los participantes también explicaron que el ASAP funciona a través de un Comité de Revisión de Eventos, que reúne al regulador, al operador y a representantes de los trabajadores o de los sindicatos. A través de esta estructura tripartita, las decisiones se toman por consenso y se centran en identificar medidas correctoras sistémicas en lugar de atribuir culpas individuales.

9.12 Las discusiones aclararon que el ASAP no constituye un mecanismo de amnistía general. Los participantes destacaron que el sistema mantiene unos límites claros al excluir los casos que implican actividades delictivas, abuso de sustancias o incumplimiento intencionado de las normas de seguridad operacional, preservando así tanto la protección como la responsabilidad. México compartió su experiencia en la aplicación del programa a través de circulares consultivas y memorandos de entendimiento en el marco de su Programa Estatal de Seguridad Operacional y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional. Este enfoque demostró que los Estados pueden introducir protecciones de notificación voluntaria de forma pragmática sin necesidad de una reforma legislativa inmediata. Las contribuciones de ASPA, Delta Airlines e IFALPA hicieron hincapié en que la participación de las asociaciones de pilotos y las partes interesadas del sector es fundamental para generar confianza y animar al personal de primera línea a notificar sus propios errores sin temor a consecuencias punitivas.

9.13 La Reunión también señaló que las experiencias presentadas confirmaron la replicabilidad de este modelo en la región. Los representantes de la industria indicaron que una parte significativa de la información sobre seguridad operacional generada a través de la notificación voluntaria permanecería desconocida sin un entorno de notificación no punitivo. Brasil informó a la Reunión del trabajo normativo en curso para permitir programas similares a nivel nacional, y los participantes destacaron que las experiencias compartidas durante el panel podrían proporcionar una hoja de ruta para otros Estados interesados en adoptar marcos comparables.

9.14 La Reunión reconoció que los programas de notificación voluntaria de la seguridad operacional, como ASAP, representan un mecanismo eficaz para reforzar la información sobre seguridad operacional y apoyar la implementación de los principios de la cultura de la equidad en toda la región. Las discusiones reforzaron la importancia de la colaboración entre reguladores, operadores y asociaciones de pilotos para garantizar la credibilidad y la confianza en el sistema. Los participantes animaron a los Estados miembros y a las partes interesadas de la industria a explorar enfoques pragmáticos para aplicar tales programas y señalaron los beneficios potenciales de participar en iniciativas regionales en el marco del RASG-PA destinadas a promover el intercambio de información de seguridad anonimizada para identificar mejor los precursores de accidentes y apoyar las acciones preventivas de seguridad operacional.

9.15 Bajo la IP/07, la Agencia Europea de Seguridad Operacional de la Aviación (AESA) presentó la experiencia europea en materia de notificación de la seguridad operacional de la aviación como factor clave de la inteligencia sobre seguridad, destacando el papel de los marcos normativos armonizados para garantizar la notificación coherente de accidentes e incidentes, así como la recogida, protección y análisis sistemáticos de los datos de seguridad operacional. La presentación hizo hincapié en el uso del Portal Europeo de Notificación de Seguridad Operacional de la Aviación y de la plataforma del Centro Europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS) 2 como herramientas integradas de apoyo a la normalización de datos a través del Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI, lo que permite el intercambio transfronterizo de datos y el análisis avanzado de la seguridad operacional.

9.16 EASA también destacó las ventajas de los sistemas de notificación confidenciales y no punitivos para fomentar una sólida cultura de la seguridad operacional, junto con la iniciativa *Data4Safety*, que aprovecha la integración de datos a gran escala para apoyar la gestión predictiva de riesgos. La Reunión tomó nota de la importancia potencial de estas prácticas para la región panamericana, en particular en ámbitos como la armonización reglamentaria, el intercambio de datos y el desarrollo de capacidades de inteligencia en materia de seguridad operacional.

---

**Cuestión 10**  
**del orden del día: Intercambio de datos de seguridad operacional**

10.1 Bajo la NE/22 y P/10, PA-RAST presentó una propuesta para reforzar la inteligencia regional en materia de seguridad operacional abordando las lagunas existentes en la disponibilidad e integración de los datos de seguridad operacional en toda la Región Panamericana. La nota destacaba que los análisis regionales actuales se basan predominantemente en datos de operadores norteamericanos a través de marcos industriales establecidos, lo que puede dar lugar a una visibilidad limitada de las tendencias emergentes en materia de seguridad operacional en otras subregiones. En consecuencia, los equipos de proyecto que se ocupan de las categorías de alto riesgo pueden carecer de los conjuntos de datos exhaustivos necesarios para comprender plenamente los factores que contribuyen a ello en los diversos entornos operativos de la región.

10.2 Para mitigar estas limitaciones, la propuesta introdujo un marco para incorporar información de alto nivel derivada de los Sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), incluidos los informes obligatorios de sucesos, información sobre peligros y datos sobre accidentes, en consonancia con las disposiciones del *Anexo 19* de la OACI. Estos datos agregados pretenden complementar las fuentes industriales existentes y permitir la identificación de tendencias regionales desde una perspectiva estatal. La iniciativa también promueve el uso de Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional como mecanismo para facilitar el diálogo entre los reguladores y la industria, permitiendo que la información sobre seguridad operacional se evalúe, valide y anonimice de forma colaborativa antes de ser compartida a nivel regional, apoyando así el desarrollo de una inteligencia de seguridad operacional fiable y procesable.

10.3 La Reunión señaló que el marco se basa en prácticas de éxito aplicadas en otras regiones e incluye mecanismos de gobernanza diseñados para garantizar la confianza y la protección de la información sensible, incluida la participación voluntaria, taxonomías estandarizadas y protocolos de desidentificación de datos. Los participantes reconocieron que el intercambio de datos proporcionaría beneficios mutuos, permitiendo a los Estados contribuyentes acceder a una perspectiva de seguridad operacional regional más amplia, apoyar la identificación temprana de riesgos emergentes, y mejorar la alineación de las acciones de mitigación. También se aclaró que, aunque los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional pueden apoyar el proceso de validación y mejorar la calidad de los datos, su existencia no es un requisito previo para la participación del Estado.

10.4 La Reunión tomó nota además del inicio de un proyecto piloto para demostrar la viabilidad del intercambio de datos digitales, con la participación voluntaria de varios Estados y partes interesadas regionales, basado en un ámbito controlado de categorías de sucesos seleccionadas alineadas con zonas de alto riesgo. Las Oficinas Regionales de la OACI actuarán como agregadores centrales de la información, con el objetivo de permitir el desarrollo de iniciativas específicas de mejora de la seguridad operacional y sobre un panorama regional de riesgos más completo.

10.5 La Reunión aprobó la siguiente conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>		<b>MEJORAR LA INTELIGENCIA REGIONAL EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL MEDIANTE EL INTERCAMBIO DE DATOS ESTATALES</b>	
<b>RASG-PA/15/C11</b>			
<p><b>Que:</b>                      Que, con el fin de reforzar el marco de inteligencia de seguridad operacional regional del RASG-PA, apoyar el trabajo analítico de los equipos de proyecto de la Categoría de Alto Riesgo (HRC) y abordar las limitaciones existentes en el panorama de datos de seguridad operacional regional:</p> <p>a) RASG-PA apoye la notificación voluntaria por parte de los Estados de las tendencias de seguridad operacional de alto nivel y la información agregada sobre sucesos al PA-RAST;</p> <p>b) se establezca de una prueba de concepto piloto de Intercambio de Datos de Seguridad Operacional Estatal, con la participación de la Oficina Regional NACC de la OACI (actuando como agregador de datos), Brasil, Canadá, Chile y Costa Rica (en representación de los Estados centroamericanos a través de su CST);</p> <p>c) PA-RAST formalice un formulario normalizado de contribución de información sobre seguridad operacional e identifique las categorías específicas de sucesos que deben incluirse en el intercambio; y</p> <p>d) la Oficina Regional NACC de la OACI presente los resultados de la prueba de concepto piloto, incluidos los acuerdos de gobernanza, los mecanismos de intercambio de datos y los resultados analíticos, en la Reunión Plenaria del RASG-PA/16.</p>		<p><b>Impacto previsto:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Política / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medio ambiente</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>	
<p><b>¿Por qué?</b></p> <p>Mejorar la identificación, el análisis y la mitigación de los riesgos de seguridad operacional en la Región Panamericana mediante el intercambio estructurado, protegido y recíproco de información agregada sobre seguridad operacional, permitiendo la toma de decisiones basada en datos y fortaleciendo la colaboración regional entre los Estados y la industria.</p>			
<p><b>Cuando:</b> De a) a c) Inmediatamente y d) por RASG-PA/16</p>		<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>	
<p><b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>Miembros del sector</p>	

### **Cuestión 11**

#### **del orden del día: Implementación del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) 2026-28**

11.1 Bajo la P/01, la Secretaría facilitó información actualizada sobre la evolución reciente de la seguridad operacional de la aviación mundial, haciendo especial hincapié en la edición 2026-2028 del Plan mundial de seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI, aprobado por el 42º período de Sesiones de la Asamblea de la OACI. La Secretaría explicó que, si bien las cinco categorías globales de alto riesgo permanecen sin cambios, la nueva edición introduce categorías adicionales de riesgo operativo, incluidos los riesgos relacionados con los aeródromos, los fallos de componentes de sistemas no eléctricos y las turbulencias. El Plan también destaca los factores que contribuyen a la seguridad operacional de la aviación, como las interferencias de radiofrecuencia que afectan a los sistemas de navegación por satélite.

11.2 La Secretaría subrayó que el GASP actualizado establece seis objetivos estratégicos encaminados a reforzar los resultados de la seguridad operacional de la aviación mundial: reducir los riesgos para la seguridad operacional, reforzar la supervisión de la seguridad operacional, gestionar los Programas Estatales de Seguridad Operacional, mejorar la colaboración regional y nacional, mejorar la planificación de la seguridad operacional y ampliar el intercambio de datos del sector. Se ha publicado material de orientación actualizado para ayudar a los Estados miembros, incluida la tercera edición del Manual para la elaboración de planes nacionales de seguridad operacional de la aviación y la segunda edición de la Hoja de ruta mundial de seguridad operacional de la aviación. La publicación de un nuevo manual de seguimiento de la implementación está prevista para diciembre de 2025.

11.3 En la presentación también se trataron los avances en la gestión de la seguridad operacional, incluida la adopción de la enmienda 2 al *Aanexo 19* en junio de 2025, que se espera que sea aplicable en el último trimestre de 2026. Estos avances se complementarán con la publicación prevista de la quinta edición del *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional* y un nuevo *Manual de Inteligencia en materia de seguridad operacional*, que abordará el análisis de datos, los informes de seguridad operacional y la gobernanza para el intercambio de información. Además, la implementación de las evaluaciones del Programa Estatal de Seguridad Operacional se integrará en el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, con nuevas preguntas de protocolo cuya introducción está prevista para finales de 2026.

11.4 Por último, la Secretaría tomó nota de los avances en la planificación nacional de la seguridad operacional de la aviación, incluida la publicación de 98 Planes Nacionales de Seguridad Operacional de la Aviación en la biblioteca mundial. Se animó a los Estados a revisar y actualizar sus planes para garantizar la alineación con el GASP 2026-2028 y con las prioridades regionales en materia de seguridad operacional, con el apoyo de las actividades de divulgación previstas por la OACI. La Reunión aprobó la siguiente conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>	
<b>RASG-PA/15/C12</b>	<b>DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL NASP</b>
<p><b>Que:</b>                      Que, considerando la importancia de desarrollar e implementar efectivamente los Planes Nacionales de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP) para asegurar la implementación oportuna y armonizada de los requisitos GASP, y reconociendo los desafíos identificados por los Estados en el desarrollo de NASP efectivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) los Estados asignen recursos humanos adecuados y técnicamente competentes dedicados a NASP y el SSP;</li> <li>b) los Estados garanticen la integración de la NASP en los planes estratégicos y presupuestarios institucionales;</li> <li>c) los Estados promuevan un liderazgo ejecutivo más fuerte para garantizar que la gestión de la seguridad operacional se considere una prioridad nacional;</li> <li>d) que los Estados trabajen y colaboren a escala regional y compartan las mejores prácticas para garantizar que el contenido de la NASP se ajusta al RASP y a las prioridades y objetivos regionales; y</li> <li>e) la Secretaría desarrolle iniciativas de alto nivel para concienciar sobre la importancia crítica de aplicar eficazmente la NASP a más tardar en RASG-PA/16.</li> </ul>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Política / Global</li> <li><input type="checkbox"/> Interregional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Económico</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Medioambiental</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</li> </ul>
<p><b>¿Por qué?</b>                      Reforzar la importancia y la implementación efectiva del NASP como parte del enfoque estratégico de cada Estado para el desarrollo de la aviación.</p>	
<p><b>Cuando:</b> RASG-PA/16</p>	<p><b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>
<p><b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Miembros del sector</p>

11.5 Bajo la P/02, la Secretaría presentó una visión general de la revisión realizada por la ANC de los informes presentados por GREPECAS y RASG-PA en junio de 2025. La revisión puso de relieve el fuerte nivel de coordinación entre ambos grupos regionales, especialmente en áreas como la implementación de la seguridad operacional en las pistas, los procedimientos de navegación basados en el rendimiento y las iniciativas conjuntas destinadas a mitigar los sucesos de CFIT. La Comisión también reconoció mejoras en las metodologías de trabajo, incluido el uso de formatos de reunión híbridos y una mayor confianza en el análisis basado en datos.

11.6 La presentación también abordó las tendencias regionales en materia de seguridad operacional. Aunque la mayoría de los Estados han establecido Planes Nacionales de Seguridad Operacional de la Aviación, la implementación de los Programas estatales de seguridad operacional sigue siendo comparativamente limitada. La revisión señaló además importantes retos en la implementación de sistemas de investigación de accidentes e incidentes aéreos, que son componentes esenciales de un marco de seguridad operacional proactivo. Además, la Comisión llamó la atención sobre el aumento de los eventos de desviación de gran altura, que pasaron de 520 en 2021 a 711, y solicitó más análisis para determinar si esta tendencia indica un deterioro de la seguridad operacional.

11.7 La Comisión también hizo hincapié en que las deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de información sobre seguridad operacional representan un problema sistémico más amplio que afecta a la supervisión eficaz de la seguridad operacional. Estas deficiencias se reconocen ahora como un reto mundial para la seguridad operacional que va más allá de las actividades de investigación de accidentes y afecta a múltiples ámbitos de la gestión de la seguridad operacional de la aviación.

11.8 Por último, la Secretaría informó sobre los retos relacionados con la transición hacia sistemas avanzados de navegación aérea, incluidas las primeras fases de implementación de la Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM). Se señalaron otras preocupaciones en relación con el cumplimiento de las normas de búsqueda y salvamento, la escasez de personal formado y los retrasos en la adopción de modelos modernos de información aeronáutica y meteorológica. La Comisión animó a las regiones a acelerar los esfuerzos de implementación, a reforzar la cooperación interregional y a apoyar a los Estados miembros mediante un seguimiento reforzado y una ayuda específica a la implementación.

## **Cuestión 12**

### **del orden del día: Resultados preliminares de la fase virtual RASG-PA/15**

12.1 Bajo la NE/21, la Secretaría presentó los resultados preliminares de la fase virtual de la reunión RASG-PA/15, que abarcó las cuestiones 1 a 8 del orden del día. La nota de estudio consolida los resultados preliminares de las discusiones asíncronas celebradas antes de la sesión presencial y proporciona el texto inicial del informe, incluidas las conclusiones y decisiones correspondientes, para su examen y aprobación por la Reunión.

12.2 La nota indicaba que los resultados detallados de las discusiones durante la fase virtual figuran en los apéndices de la nota de estudio, donde se registraron inicialmente las secciones del proyecto de informe, incluidas las conclusiones y decisiones asociadas. Este material sirvió de base para el examen de las respectivas cuestiones del orden del día durante la fase presencial de la reunión y para la elaboración del Sumario de Discusiones del RASG-PA/15.

**Cuestión 13**

**del orden del día: Elección de Copresidentes/Vicepresidentes del Comité Directivo Ejecutivo (ESC)**

13.1 Bajo el marco de la NE/26, la Secretaría presentó los requisitos y procedimientos para la elección de la dirección del Comité Directivo Ejecutivo (ESC) del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica para el periodo 2026-2029. La nota explicaba que el proceso de elección tiene como objetivo nombrar dos Copresidentes y dos Vicepresidentes, garantizando una representación equilibrada entre los Estados miembros y las organizaciones internacionales de la industria.

13.2 La Reunión tomó nota de que el ESC actúa como órgano central de coordinación encargado de orientar y administrar las actividades del RASG-PA. Sus miembros son representantes de los Estados miembros de las Regiones NACC y SAM, junto con representantes de organizaciones internacionales y partes interesadas del sector, lo que refleja la naturaleza colaborativa de la estructura de gobierno del Grupo.

13.3 La Secretaría explicó que la sesión plenaria facilitaría el proceso de elección, incluyendo la nominación de candidatos, la votación por parte de los respectivos grupos miembros y la ratificación formal de los candidatos seleccionados. Tras la elección, la Secretaría actualizará los registros oficiales y la documentación de gobernanza pertinente para reflejar la composición de la dirección para el mandato 2026-2029.

13.3 La Reunión acordó la siguiente decisión:

<b>DECISIÓN RASG-PA/15/D13</b>	<b>LIDERAZGO Y GOBERNANZA EN RASG-PA PARA EL PERIODO 2026 - 2029</b>
<p><b>Que:</b></p> <p>Que, tras el proceso de elección llevado a cabo durante la sesión plenaria de la RASG-PA/15 y de conformidad con las disposiciones del Manual de Procedimiento del RASG-PA relativas a la estructura de gobierno del Comité Directivo Ejecutivo (ESC), la Reunión:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) elige a Estados Unidos como Copresidente y a Brasil como Vicepresidente en representación de los Estados y Territorios miembros del RASG-PA;</li><li>b) elige a Airbus como copresidente y a ALTA como vicepresidenta en representación de la industria y de las organizaciones internacionales miembros del RASG-PA; y</li><li>c) confirma que la composición del ESC para el mandato 2026-2029 es la siguiente: Aruba, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, República Dominicana, Panamá y Estados Unidos, en representación de los Estados y Territorios, y Airbus, ALTA, ATR, Boeing, CANSO y IATA en representación de la Industria y las Organizaciones Internacionales.</li></ul>	<p><b>Impacto previsto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Política / Global</li><li><input checked="" type="checkbox"/> Interregional</li><li><input type="checkbox"/> Económico</li><li><input type="checkbox"/> Medio ambiente</li><li><input checked="" type="checkbox"/> Operativo/Técnico</li></ul>

<b>¿Por qué?</b>	
Establecer formalmente el liderazgo y la composición del Comité Directivo Ejecutivo para el periodo 2026-2029, garantizando una representación equilibrada entre los Estados y la Industria, y permitiendo una gobernanza, coordinación y administración eficaces de las actividades del RASG-PA.	
<b>Cuando:</b> Inmediatamente	<b>Estado:</b> <input type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Miembros del sector

**Cuestión 14**

**del orden del día: Otros asuntos**

14.1 Bajo la NE/25, la IATA y ALTA presentaron un análisis de los sucesos de colisión aviar en la región de Latinoamérica y el Caribe (LATAM-CAR), destacando que los índices de incidentes siguen siendo significativamente superiores a la media mundial. La nota explicaba que esta tendencia está muy influida por factores medioambientales, como la proximidad de muchos aeropuertos a manglares, humedales y zonas boscosas que atraen a grandes poblaciones de aves. Los datos de 2024-2025 también indican picos estacionales en marzo y octubre, correspondientes a los periodos migratorios, con pruebas emergentes de que el cambio climático está empezando a alterar estos patrones migratorios.

14.2 En la presentación se señaló que la mayoría de los choques por aves se producen durante las fases de aproximación y salida del vuelo, que son críticas desde el punto de vista operativo. La gravedad de estos eventos varía en función del tamaño y el peso de las aves implicadas, siendo las especies migratorias de gran tamaño capaces de causar daños estructurales o fallos en los motores que pueden provocar paradas de emergencia. Además de las implicaciones para la seguridad operacional, estos sucesos generan importantes trastornos operativos y costos de mantenimiento. La nota identificaba a Bogotá (BOG), Panamá (PTY) y Santiago (SCL) como puntos conflictivos regionales que requieren especial atención a corto plazo.

14.3 Para hacer frente a este reto, la nota invitaba al RASG-PA a considerar varias medidas de mitigación, entre ellas el desarrollo de estrategias de control de la fauna salvaje en los aeropuertos y a lo largo de las trayectorias de aproximación y salida, el refuerzo de las prácticas de notificación de choques con aves para mejorar los datos de seguridad operacional regionales y la mejora de la coordinación regional. En este sentido, se animó a la Reunión a considerar la creación de un grupo de trabajo específico para apoyar una respuesta regional coordinada al riesgo de choques con aves.

14.4 La Reunión recomendó además que el tema presentado en la NE/25 se llevara también a la sesión conjunta RASG-PA/GREPECAS, con el fin de garantizar que el GREPECAS y el Comité Regional CARSAMPAF estén informados del análisis y de las preocupaciones de seguridad operacional relacionadas. Este enfoque facilitaría una mayor concienciación regional y fomentaría la coordinación entre las partes interesadas en la seguridad operacional y la navegación aérea a la hora de abordar los riesgos de la fauna salvaje en la región.

14.5 Bajo la NI/06, Venezuela presentó sus iniciativas para la implementación de los CST en el marco de su Programa estatal de seguridad operacional, destinadas a reforzar la colaboración y promover el intercambio de información sobre seguridad operacional entre las partes interesadas del sector de la aviación. La presentación destacó el desarrollo de material de orientación nacional alineado con las directrices de implementación del CST del RASG-PA y el establecimiento de mecanismos para apoyar el intercambio de datos de las bases de datos de peligros, riesgos y sucesos dentro de un marco de confianza y protección de la información. Venezuela indicó que estos CST pretenden apoyar los objetivos nacionales de seguridad operacional y contribuir a los objetivos regionales, incluso mediante reuniones periódicas con las partes interesadas para analizar los factores de riesgo identificados y desarrollar acciones coordinadas de mitigación. La Reunión señaló que se espera que estas iniciativas mejoren la cultura de la seguridad operacional y faciliten la armonización de las prioridades de seguridad operacional nacionales y regionales.

14.5 Bajo la NI/06, Venezuela presentó sus iniciativas para la implementación de los CST en el marco de su Programa estatal de seguridad operacional, destinadas a reforzar la colaboración y promover el intercambio de información sobre seguridad operacional entre las partes interesadas del sector de la aviación. La presentación destacó el desarrollo de material de orientación nacional alineado con las directrices de implementación del CST del RASG-PA y el establecimiento de mecanismos para apoyar el intercambio de datos de las bases de datos de peligros, riesgos y sucesos dentro de un marco de confianza y protección de la información. Venezuela indicó que estos CST pretenden apoyar los objetivos nacionales de seguridad operacional y contribuir a los objetivos regionales, incluso mediante reuniones periódicas con las partes interesadas para analizar los factores de riesgo identificados y desarrollar acciones coordinadas de mitigación. La Reunión señaló que se espera que estas iniciativas mejoren la cultura de la seguridad operacional y faciliten la armonización de las prioridades de seguridad operacional nacionales y regionales.

14.6 Bajo la NI/08, EASA presentó el nuevo marco reglamentario de la Unión Europea para la seguridad operacional de la asistencia en tierra y la supervisión estatal, adoptado en marzo de 2025 y aplicable a partir de marzo de 2028. El marco establece una base de seguridad operacional armonizada en todos los Estados miembros de EASA al exigir a los proveedores de servicios de asistencia en tierra que apliquen sistemas de gestión de seguridad operacional obligatorios, incluidos sistemas de gestión de la seguridad operacional, formación y mantenimiento de equipos proporcionales a la escala de sus operaciones. También introduce un régimen de cumplimiento basado en declaraciones y transfiere la responsabilidad principal de supervisión a las autoridades nacionales competentes, con el apoyo de una supervisión basada en el riesgo y una plataforma digital para compartir información de supervisión entre los Estados con el fin de evitar la duplicación de auditorías. EASA indicó que la iniciativa pretende mejorar la seguridad operacional, reducir los daños en tierra de las aeronaves y las auditorías redundantes de las compañías aéreas, y podría servir de modelo de referencia para otras regiones, incluida Panamérica, donde las prácticas de supervisión siguen siendo desiguales y a menudo se basan en normas voluntarias del sector.

-----

**Fifteenth Meeting of the Regional Aviation Safety Group – Pan America**  
**Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América**  
**(RASG-PA/15)**

Mexico City, Mexico, 2 to 4 March 2026 / Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

**LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES**

**ARUBA**

1. Moira Callegare

**ARGENTINA**

2. Bryan Ranca
3. Edwin Kelly
4. Anthony Kirchner

**BELICE**

5. Ellis Stanley Gideon
6. Nathalie McSweeney

**BRAZIL / BRASIL**

7. Bernardo Tomaz de Castro
8. Rui Chagas Mesquita
9. Willian Yoshinori Tanji
10. Diego Henrique de Brito
11. Fábio Lourenço Carneiro Barbosa
12. Daniel Vieira Soares
13. Axel Vianna Cezar
14. Cleiton Almeida Ataide

**CANADA / CANADÁ**

15. Michel Roy

**CHILE**

16. Eduardo Adolfo Peña Merino
17. Francisco Uzieda

**COSTA RICA**

18. Kenneth Jackson Leon
19. Luis Núñez
20. Carlos Bolaños

**CUBA**

21. Orlando Nevot

**CURACAO / CURAZAO**

22. Jaques Lasten
23. Natasha Leonora-Belefanti
24. Andrew Lasten

**DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA**

25. Gerson Mena
26. Augusto Pérez
27. Elda Almonte

**EL SALVADOR**

28. José González
29. Francisco Samayoa

**FRANCE / FRANCIA**

30. Randria Ravo
31. Claudia Peyrel

**GUATEMALA**

32. André Oliva
33. Julio Gálvez
34. André Oliva
35. Héctor Monzón

**MEXICO / MÉXICO**

36. Vicente Preciado
37. Álvaro Pérez
38. Enrique Cano
39. Joaquín Ramírez
40. Andrés Araujo
41. Juan Carlos Ramos
42. Alejandra Quirós
43. Joaquín Rodríguez
44. Antonio Barrientos
45. Arturo Escobedo

**PANAMA / PANAMÁ**

46. Ivette Prado
47. Víctor Gorday
48. Agustin Zuñiga

**PARAGUAY**

49. Juan Carlos González
50. Erica Méndez

**PERU / PERÚ**

- 51. Sady Beaumont
- 52. Julio Ríos
- 53. Francisco Gutiérrez

**UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS**

- 54. Melvin Cintron
- 55. Angel Luna
- 56. Eric Rossginol
- 57. Nathan Brown
- 58. Norma Campos
- 59. Scott Leis
- 60. Gene Burdick

**URUGUAY**

- 61. Triana Carreira
- 62. Carolina Gallarza

**VENEZUELA**

- 63. Tahina Merchán
- 64. Pablo Rattia

**AEROMEXICO**

- 65. Juan Carlos Villagrana
- 66. Juan Carlos González
- 67. Carlos Alberto Gutiérrez
- 68. Pascual Alvarez

**AIRBUS**

- 69. Rodolfo Quevedo

**ALTA**

- 70. Pamela Suarez

**BOEING**

- 71. Michael Snover
- 72. Alvimar Lucena

**CANSO**

- 73. Javier Vanegas
- 74. Jones Brandão

**CARSAMPAF**

- 75. Arturo Ortiz

**COCESNA**

- 76. Juan Carlos Trabanino
- 77. Alejandro Mena
- 78. Roger Pérez
- 79. Jorge Pineda

**DELTA AIRLINES**

- 80. Andrew Vermette
- 81. Michael Wilkinson
- 82. Andrew Darrow

**EASA**

- 83. Alfonso Arroyo

**EMBRAER**

- 84. Edson Gomes

**IATA**

- 85. Edgar Sánchez
- 86. Julio Pereira

**IFALPA**

- 87. Francisco Gómez
- 88. Miguel Ángel
- 89. Gustavo Ortegá

**IFATCA**

- 90. Danahe López

**IFATSEA**

- 91. Michel Gaulin
- 92. Xóchitl Llamas

**ICAO/OACI**

- 93. Fabio Rabbani
- 94. Christopher Barks
- 95. Oscar Quesada
- 96. Julio Siu
- 97. Marco Merens
- 98. Saulo Da Silva
- 99. Jorge Armoa
- 100. Luis Sánchez
- 101. Mayda Ávila
- 102. Eddian Méndez
- 103. Javier Puente
- 104. Fernando Camargo
- 105. Fabiana Todesco
- 106. Elie Tanious El Khoury
- 107. Rodrigo Ribeiro
- 108. Marcelo Orellana
- 109. Sereya Schotborgh
- 110. Maily Plana
- 111. Fabio Salvatierra
- 112. Josue González

**AIREON**

- 113. Paco Álvarez
- 114. Alessander De Andrade Santoro
- 115. Fernando Killian

**FREQUENTIS**

- 116. Adriana Candez
- 117. Javier Casas Reyes

**INDRA**

- 118. Raúl López
- 119. Mireia Colina
- 120. Francisco Fernández

**SEABURY**

- 121. Emilio Roché
- 122. Luc Beaudoin

**SITA**

- 123. Vitor De Marchi
- 124. Camilo Cárdenas

**SKYWARE LABS INC.**

- 125. Sachin Misra
- 126. Miki Sandhu

---

**APÉNDICE B**  
**Quinta reunión conjunta GREPECAS-RASG-PA**

1.1 Bajo la P/03, la Secretaría presentó un resumen de los principales resultados del 42º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en Montreal a finales de septiembre a principios de octubre de 2025, con la participación de 192 Estados miembros y numerosas organizaciones observadoras. La Asamblea abordó un amplio abanico de cuestiones técnicas y ejecutivas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea mundial, adoptando varias resoluciones encaminadas a reforzar la supervisión, mejorar la seguridad operacional y apoyar la integración segura de las tecnologías emergentes.

1.2 La Reunión tomó nota de que la Asamblea refrendó la edición 2026-2028 del Plan Global de seguridad operacional de la aviación (GASP) y la octava edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP), reforzando el papel de la planificación estratégica mundial a la hora de orientar las prioridades en materia de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea. El plan de seguridad operacional actualizado introduce objetivos revisados y aborda los riesgos racionales operacionales emergentes, al tiempo que mantiene las actuales categorías globales de alto riesgo de sucesos, proporcionando el marco sobre el cual se desarrollan los planes de seguridad operacional regionales y nacionales.

1.3 La Secretaría también destacó las discusiones clave relacionadas con cuestiones operativas y de personal, incluida la consideración en curso de un posible aumento del límite de edad de los/as pilotos/as para las operaciones de transporte aéreo comercial multipiloto/a a 67 años, así como las iniciativas para optimizar la Gestión del tránsito aéreo (ATM), integrar de forma segura las operaciones de transporte espacial y abordar la fatiga de los/as pilotos/as en entornos de cabina de vuelo cada vez más digitalizados.

1.4 Además, la Asamblea estudió varios retos técnicos y medioambientales que afectan a la seguridad operacional de la aviación, como la mitigación de las interferencias de radiofrecuencia que afectan a los sistemas de navegación por satélite, la búsqueda de alternativas sostenibles al halón para la extinción de incendios y la gestión sostenible de la calidad del combustible de aviación. También se hizo hincapié en la importancia de mejorar la coordinación cívico-militar y la gestión de riesgos para las operaciones en zonas de conflicto.

1.5 Por último, la Reunión tomó nota de que la OACI invitaba a los organismos regionales, incluidos el GREPECAS y el RASG-PA, a tener en cuenta los resultados de la 42ª Asamblea y a revisar sus respectivos programas de trabajo para garantizar la alineación con las orientaciones estratégicas globales y las acciones identificadas durante la Asamblea.

1.6 Bajo la NE/04, la Secretaría informó de los avances en las actividades coordinadas de seguridad operacional del RASG-PA y el GREPECAS, incluida la supervisión de eventos Colisión en vuelo (MAC) y Grandes desviaciones de altura (LHD), los desarrollos Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST), la mitigación Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), las iniciativas lingüísticas Servicio(s) de tránsito aéreo (ATS) y la integración Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), mientras que la Reunión debatió mejoras como el uso del Plan de Acción Global para la Prevención de Incursiones en las Pistas (GAPPRI), el análisis Sistema de alarma de tránsito y anticolidión (TCAS) - - Aviso de resolución (RA) y la mejora de la alineación de los esfuerzos de seguridad operacional en pista; estos temas se detallaron en la Sección 3.

1.7 Bajo la NE/14, la Reunión abordó la necesidad de reforzar la gestión de la seguridad operacional de la aviación a través de un mejor compromiso entre los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los reguladores, haciendo hincapié en mecanismos estructurados y armonizados para el intercambio y análisis de datos de seguridad operacional ATM, y adoptó la Conclusión RASG-PA/15/C03 para mejorar la coordinación entre RASG-PA y GREPECAS a través de una revisión y mejora de los procesos existentes. Paralelamente, la Reunión revisó los resultados de la vigilancia del Separación vertical mínima reducida (RVSM), confirmando que el riesgo regional se mantiene dentro de niveles aceptables a pesar de los problemas localizados relacionados con las LHD, y destacó la importancia de la calidad de los datos y de las medidas de seguridad operacional proactivas; estos temas se detallaron en la Sección 3.

1.8 Bajo la P/07, la Secretaría ofreció una visión general de la implementación regional del GASP para el período 2026-2028 en la región panamericana. La presentación destacó las recientes revisiones que indican un estancamiento en los indicadores de implementación Efectiva (EI), especialmente en las áreas de Aeródromos y ayudas terrestres (AGA) y Servicios de navegación aérea (ANS), lo que refleja un progreso desigual entre los Estados de la región.

1.9 La Secretaría explicó que dos pilares fundamentales de la gestión de la seguridad operacional-los Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP) y las capacidades de investigación de accidentes- siguen presentando bajos niveles de implementación. Los retos relacionados con la recopilación, el análisis, la protección y el intercambio de datos de seguridad operacional, tal como exige el Anexo 19, junto con la limitada capacidad de investigación de accidentes, se identificaron como factores clave que afectan a la eficacia del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

1.10 También se informó a la Reunión de los problemas organizativos que influyen en estas deficiencias de implementación, como la escasez de personal técnico cualificado y la falta de recursos financieros suficientes para las autoridades de supervisión de la seguridad operacional. Estas limitaciones afectan a la capacidad de los Estados para cumplir sus obligaciones nacionales e internacionales en materia de supervisión de la seguridad operacional y para aplicar eficazmente los programas de seguridad operacional.

1.11 En la presentación también se hizo hincapié en la importancia de desarrollar Planes Nacionales de Seguridad Operacional de la Aviación alineados tanto con el Plan Regional de Seguridad Aérea como con el GASP, garantizando que las prioridades y objetivos nacionales de seguridad contribuyan a los objetivos regionales y globales de seguridad operacional. También se destacó la atención continua a las categorías globales de alto riesgo -CFIT, Pérdida de control en vuelo (LOC-I), MAC, Excursión en pista (RE) e Incursión en pista (RI)-, junto con riesgos emergentes como los encuentros con turbulencias.

1.12 Para reforzar los elementos clave de la presentación, la Reunión participó en un cuestionario interactivo sobre los principales conceptos y objetivos del marco GASP. Esta actividad ayudó a los/as participantes a consolidar su comprensión de las prioridades estratégicas del plan y del papel de los Estados, las organizaciones regionales y la industria en el avance de la seguridad operacional de la aviación a través de iniciativas de colaboración como las promovidas por el RASG-PA.

1.13 Bajo la P/08 interactiva, la Secretaría presentó una visión general del GANP como marco estratégico que orienta la modernización de los ANS mediante un enfoque modular y basado en el rendimiento. La presentación destacó la transición de los requisitos específicos del sistema a un modelo centrado en la digitalización, la sostenibilidad y la resiliencia, alineado con objetivos a largo plazo que se extienden hasta 2050. Los/as participantes calificaron el GANP de instrumento complejo pero esencial, destacando su papel de guía estratégica para garantizar la seguridad operacional, la interoperabilidad y el desarrollo estructurado en todo el sistema de aviación.

1.14 La Secretaría explicó que la última edición introduce un ciclo de planificación de seis años para proporcionar una mayor estabilidad y dejar tiempo suficiente para la implementación y maduración del sistema. La discusión confirmó que la evolución tecnológica, la transformación digital y el uso cada vez mayor de estrategias basadas en datos son motores clave que configuran la GANP. Los/as participantes también subrayaron que la armonización, la colaboración, la estandarización y unos objetivos de rendimiento claros son algunos de los elementos más valiosos que apoyan una planificación y una implementación eficaces tanto a escala regional como nacional.

1.15 A través del ejercicio interactivo, la Reunión identificó las limitaciones económicas como el reto regional más importante, seguido de las barreras tecnológicas y operativas. Se consideró que estos retos repercutían directamente en la implementación nacional, contribuyendo a retrasos, desajustes en los objetivos estratégicos y dificultades en la modernización de los sistemas. Para abordar estas cuestiones, la Reunión hizo hincapié en la importancia de reforzar la cooperación regional, coordinar los mecanismos financieros, las iniciativas de capacitación y la asistencia técnica específica.

1.16 La presentación subrayó el papel central del enfoque basado en el rendimiento, apoyado por las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), a la hora de traducir las necesidades operativas en soluciones técnicas concretas. Los/as participantes destacaron la seguridad operacional, la puntualidad, la interoperabilidad y la capacidad como métricas de rendimiento prioritarias, al tiempo que reconocieron la importancia de mejorar la calidad y disponibilidad de los datos para apoyar la toma de decisiones. En la Reunión se señaló que vincular los objetivos estratégicos globales a la implementación técnica nacional es muy valioso para identificar carencias y establecer prioridades, a pesar de los retos existentes relacionados con las limitaciones de los datos, las necesidades de formación y la resistencia al cambio.

1.17 También se abordaron la innovación y las tecnologías emergentes, y los participantes señalaron los sistemas de aeronaves no tripuladas y los nuevos participantes como el reto operativo más acuciante para los próximos cinco años. La inteligencia artificial fue reconocida como un factor clave para mejorar la eficiencia, la automatización y las capacidades predictivas, al tiempo que introduce riesgos relacionados con la ciberseguridad, la ética y la transparencia. La sostenibilidad medioambiental se destacó como un objetivo central, con énfasis en la optimización de la trayectoria para reducir el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono.

1.18 Por último, la Secretaría presentó el concepto de Trayectoria Mínima de Implementación (MIP) como un mecanismo para apoyar a los Estados con recursos limitados proporcionándoles una orientación clara, priorizada y paso a paso. La Reunión consideró muy beneficioso este enfoque, señalando que aumenta la eficacia y facilita la implementación al centrarse en las capacidades esenciales. La discusión general reafirmó que el éxito de la implementación del GANP depende de los esfuerzos coordinados para armonizar estrategias, tecnologías y procesos a escala mundial, regional y nacional.

1.19 Bajo la NE/19, COCESNA presentó una visión general de la rápida expansión de los UA) en toda América Central y los retos normativos, operativos y de seguridad operacional asociados derivados de este crecimiento. Se informó a la Reunión de que esta nota de estudio se había presentado originalmente en la reunión RASG-PA/15 en la cuestión 5 del orden del día: Progresos en la planificación regional y nacional de la seguridad operacional de la aviación. En esa ocasión, la reunión RASG-PA/15 consideró importante que el tema se debatiera también en el marco conjunto GREPECAS/RASG-PA, observando que varios aspectos relacionados con la gestión del espacio aéreo y la integración operativa son directamente pertinentes para los trabajos del GREPECAS.

1.20 La nota destacaba que el creciente uso de drones con fines recreativos, comerciales, de seguridad y de emergencia ha generado nuevas oportunidades, pero también importantes retos, sobre todo en lo que respecta a la armonización normativa, los mecanismos de certificación y supervisión, y la integración segura de las aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo compartido con la aviación tripulada. La Reunión también señaló que las autoridades deben abordar los problemas de seguridad emergentes, incluidos los riesgos de ciberseguridad, la protección de la privacidad y el posible uso indebido de drones para actividades ilícitas.

1.21 Se informó a la Reunión de que los enfoques reguladores entre los Estados varían actualmente de forma significativa. Mientras que algunos países han establecido marcos normativos completos que incluyen requisitos de formación de pilotos y orientaciones operativas, otros mantienen normativas más restrictivas o limitadas centradas principalmente en autorizaciones operativas, sistemas de registro o restricciones en zonas sensibles del espacio aéreo. Esta diversidad de enfoques ilustra los diferentes contextos nacionales, pero también pone de relieve la necesidad de una mayor coordinación regional.

1.22 COCESNA también hizo hincapié en el papel de la Agencia Centroamericana de Seguridad Operacional Aeronáutica (ACSA) como organización regional de supervisión de la seguridad que apoya a los Estados miembros en el cumplimiento de las normas internacionales y de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago. El refuerzo de los mecanismos regionales de supervisión se identificó como una forma eficaz de mejorar la seguridad operacional, aumentar la eficiencia y evitar la duplicación de esfuerzos entre los Estados.

1.23 Para apoyar el desarrollo seguro y sostenible de las operaciones de UAS en la región, la nota animaba a una mayor armonización regional basada en la orientación internacional, incluido el establecimiento de un registro común para mejorar la trazabilidad. Entre las propuestas adicionales figuran la posible implementación de corredores aéreos específicos en zonas de alta densidad, el fomento de programas educativos para el uso responsable de drones y el refuerzo de la cooperación mediante acuerdos multilaterales. En la Reunión se señaló que las normas regionales sobre UAS desarrolladas desde 2022 representan un paso importante hacia el logro de una mayor coherencia normativa entre los Estados miembros.

1.24 Bajo la NE/25, IATA y ALTA presentaron un análisis de la creciente frecuencia de las colisiones aviares en la región de Latinoamérica y el Caribe, señalando que la tasa de sucesos en la región supera la media mundial y representa una importante preocupación operativa y de seguridad operacional para las partes interesadas de la aviación. Se informó a la Reunión de que esta nota de estudio se había presentado originalmente en la reunión RASG-PA/15 en la cuestión 14 del orden del día: Otros asuntos. En esa reunión, se consideró importante que el tema se debatiera también en el marco conjunto GREPECAS/RASG-PA, reconociendo que la gestión de los peligros de la fauna salvaje y los aspectos operativos relacionados son también relevantes para el trabajo del GREPECAS.

1.25 La nota destacaba varios factores ambientales que contribuyen al elevado índice de choques aviares en la región, entre ellos la proximidad de muchos aeropuertos a humedales, manglares y zonas boscosas que sirven de zonas naturales de alimentación y descanso para las aves. El análisis indicaba que los sucesos tienden a alcanzar su máximo durante marzo y octubre, coincidiendo con los patrones de migración estacional, y que el cambio climático puede estar influyendo en estas rutas migratorias a medida que las aves responden a las cambiantes condiciones ambientales.

1.26 En la Reunión se señaló que la mayoría de los choques con aves se producen durante las fases de aproximación, aterrizaje y despegue, que son las más críticas de las operaciones aéreas. Se determinó que las grandes aves migratorias representaban un peligro particular debido a su tamaño y masa, y que algunos sucesos habían provocado daños significativos a las aeronaves, incluidos impactos en los motores que han requerido procedimientos de parada de emergencia.

1.27 Además de las implicaciones para la seguridad operacional, la nota destacaba el impacto operativo de estos sucesos, incluidos los retrasos y cancelaciones de vuelos y los costos asociados a las inspecciones y reparaciones de las aeronaves tras una huelga notificada. Varios aeropuertos de la región fueron identificados como áreas de preocupación a corto plazo, entre ellos Bogotá, Ciudad de Panamá y Santiago, donde las medidas de mitigación concentradas podrían ser beneficiosas.

1.28 Para hacer frente a estos riesgos, la nota animaba a los Estados a reforzar los programas de gestión de los peligros de la fauna salvaje en los aeropuertos y en las zonas operativas circundantes, incluyendo el desarrollo de planes de acción de control de la fauna salvaje y la promoción de una cultura de notificación más sólida para apoyar un mejor análisis de los datos de seguridad operacional. También se hizo hincapié en la importancia de la coordinación regional, incluida la posible creación de un grupo de trabajo específico para abordar los riesgos de impacto de la fauna salvaje mediante un enfoque regional coordinado y basado en datos.