



## NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/02  
29/12/25

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

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

#### Cuestión 2 del Orden del Día:

**Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones RASG-PA**

#### ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y DECISIONES VÁLIDAS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta el estado de las Conclusiones y Decisiones válidas de reuniones anteriores del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA).	
<b>Acción:</b>	Presentada en la Sección 3.
<b>Metas Estratégicas 2026-2050:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li><li>• La Aviación es sostenible en términos medioambientales</li><li>• La Aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo</li><li>• Ningún país se queda atrás</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Manual de Procedimientos de RASG-PA (5ta. Edición, Rev. 2024)</i></li><li>• <i>Informes finales de las Reuniones RASG-PA/13 y RASG-PA/14</i></li><li>• <i>Sumario de Discusiones de la Reunión ESC/40</i></li></ul>

#### 1. Introducción

1.1 Para referencia de la Reunión, el RASG-PA y su Comité Directivo Ejecutivo registran los resultados y actividades de sus reuniones como Conclusiones y Decisiones, de la siguiente manera:

#### PROYECTOS DE

#### CONCLUSIÓN:

Acciones tomadas por el RASG-PA que exigen comunicación y acciones posteriores por parte de organismos externos, específicamente la OACI, los Estados o Territorios, y las organizaciones internacionales o partes interesadas de la industria.

#### DECISIONES:

Acuerdos internos alcanzados únicamente dentro de la estructura del RASG-PA.

## 2. Desarrollo

2.1 El estado y las observaciones de seguimiento de las Conclusiones y Decisiones son el resultado de una revisión realizada por la Secretaría con base en la información disponible. El estado de cada Conclusión y Decisión se designa como vigente, finalizada o reemplazada, y se informa en el **Apéndice**.

2.2 La revisión de la *Conclusión RASG-PA/14 C02* mostró que los costos y los plazos propuestos para llevar a cabo el estudio sobre las causas de la baja implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en la Región son excesivamente altos. En consecuencia, se propone la siguiente Conclusión en borrador para reemplazar la RASG-PA/14 C02:

<b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN</b>	
<b>RASG-PA/15/C01</b>	<b>APOYO DEL RASG-PA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LA CAUSA RAÍZ DE LA BAJA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP EN LA REGIÓN PANAMERICANA</b>
<b>Qué:</b> Las Oficinas Regionales NACC y SAM presenten al RASG-PA un análisis de los principales obstáculos para la implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), junto con soluciones propuestas y un cronograma estimado para su ejecución antes de la reunión ESC/41.	<b>Impacto esperado:</b> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<b>Por qué:</b> Identificar los principales obstáculos para el establecimiento e implementación del SSP.	
<b>Cuándo:</b> Para el ESC/41	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	ESC

2.3 Con respecto a la Conclusión ESC/39/C01, el Grupo Ad hoc no fue conformado, en parte debido a la reestructuración que tuvo lugar en la IATA, responsable de liderar este grupo, pero también por la falta de nominaciones de los Miembros del RASG-PA. Se propone la siguiente decisión preliminar para sustituir la ESC/39/C01:

<b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN</b> <b>RASG-PA/15/C02</b>		<b>CREACIÓN DEL GRUPO AD HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA FINALIZACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES Y LA EMISIÓN DE INFORMES FINALES</b>	
<b>Qué:</b> Se aprueba la creación de un Grupo Ad hoc liderado por IATA, con el fin de identificar cómo apoyar a los Estados en la finalización de las investigaciones de accidentes que ocurran en sus territorios y en la emisión de los respectivos informes finales. Para tal fin: a) Que los Miembros nominen a los participantes para el Grupo antes del <b>30 de mayo de 2026</b> ; y b) se presente a ESC/41 una propuesta de estrategia regional para encontrar la mejor manera de apoyar a los Estados en el cumplimiento del <i>Anexo 13</i> .		<b>Impacto esperado:</b> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
<b>Por qué:</b> Para permitir la publicación de informes de accidentes que permitan el acceso a datos reactivos con el fin de mejorar la seguridad operacional.			
<b>Cuándo:</b> A más tardar el 30 de mayo de 2026 y para el ESC/41		<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:		ESC	

2.4 Con respecto a la *Decisión ESC/40/D05*, el Grupo Ad hoc tampoco ha sido conformado. La Secretaría solicita que los Miembros designen participantes antes del 30 de mayo de 2026, a fin de que se pueda cumplir con el plazo establecido en la *ESC/40/D05*.

### 3. Acciones Sugeridas:

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota del estado de las Decisiones/Conclusiones válidas; y
- b) aprobar las propuestas presentadas en esta nota.

-----

**APÉNDICE**  
**ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y DECISIONES VIGENTES**

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
RASG-PA/14 D01	<b>APROBACIÓN DEL ESTADO DE LOS INDICADORES RASG-PA</b>				
	El estado de los indicadores RASG-PA, tal como se presenta en el apéndice B del presente informe se aprueba para su presentación a la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Consejo de la OACI.	Secretaría y Miembros	Inmediatamente	Finalizada	
RASG-PA/14 D02	<b>APROBACIÓN DEL INFORME DE ACTIVIDADES DEL RASG-PA PARA SU PRESENTACIÓN A LA ANC Y AL CONSEJO DE LA OACI</b>				
	Se aprueba el informe de actividades del RASG-PA para su presentación a la Comisión de Aeronavegación y al Consejo de la OACI.	Secretaría	Inmediatamente	Finalizada	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
RASG-PA/14 D03	<b>GRUPO AD-HOC PARA EVALUAR LA COORDINACIÓN DE LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PA-RAST/MAC-GTE</b>				
	Se crea un Grupo Ad-hoc bajo la responsabilidad de PA-RAST/MAC, en coordinación con el GREPECAS GTE y la Secretaría de la OACI, para evaluar la causa de los problemas identificados, cuyos resultados se presentarán en la reunión ESC/40.	Grupo ad hoc	ESC/40	Válida	PA-RAST MAC y GTE están colaborando para desarrollar un Aviso Regional de Seguridad Operacional (RSA) con recomendaciones para abordar una lista inicial de factores contribuyentes relacionados con LHD en el espacio aéreo RVSM. La publicación de este RSA está prevista para enero de 2026. A medida que se vaya analizando el asunto, se publicarán otros RSA. Estar representado en la reunión del ESC/41.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
RASG-PA/14 D04	<b>ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN Y MITIGACIÓN DE EVENTOS DE TCAS RA EN LAS FIR DE LA REGIÓN CAR/SAM</b>				
	Considerando el riesgo que representan los eventos TCAS-RA (Aviso de Resolución) en el espacio aéreo, y su implicación para la seguridad operacional y eficiencia de la aviación, se implementa una estrategia para mejorar las medidas de recolección, análisis y reducción en un enfoque basado en datos, cuyos resultados se presentarán en las reuniones RASGPA/15 GREPECAS/23.	ATSP; Industria, AACs, PA RAST	RASGPA/15, GREPECAS/23	Válida	El trabajo inicial del equipo del proyecto PA-RAST MAC relacionado con TCAS-RA se está enfocando en combinar los datos de TCAS-RA y LHD en una imagen para proporcionar una visión más amplia del riesgo MAC en la región. Se presentará en las Plenarias RASG-PA/16 y GREPECAS/24
RASG-PA/14 C01	<b>MEJORA DEL PROCESO DE MONITOREO DE LA APLICACIÓN DEL GASP</b>				
	Que la Secretaría y el PA-RAST analicen las recomendaciones de los apartados 2.2 y 2.3 y propongan acciones específicas al ESC para su aplicación antes del ESC/40.	Secretaría y PA-RAST	ESC/40	Válida	La nota de estudio 09 - Acciones para abordar el estancamiento de los indicadores de aplicación del GASP se propone en respuesta al RASG-PA/14/C01.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
<p><b>RASG-PA/14 C02</b></p>	<p><b>CONCEPTO DE PROYECTO SOBRE LA BAJA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP EN LA REGIÓN</b>                      Que la Secretaría encomiende a una entidad académica externa e independiente la realización de un estudio sobre las causas de la escasa aplicación del SSP en la región y que, una vez conocidos los resultados del estudio, las conclusiones y recomendaciones del RASG-PA se presenten a la Comisión de Aeronavegación (ANC) y la carta detallada del proyecto se someta a aprobación a más tardar en la reunión del ESC/40.</p>	<p>Secretaría</p>	<p>ESC/40</p>	<p>Reemplazada</p>	<p>Tras contactar con varias instituciones académicas de primer nivel, se determinó que los costos y plazos propuestos para llevar a cabo el estudio sobre las causas de la baja implementación del SSP en la Región son excesivamente elevados.                      En consecuencia, se propone una Conclusión Preliminar en la que se sugiere que cada Oficina Regional lleve a cabo un análisis de los principales obstáculos a la aplicación del SSP, junto con las soluciones propuestas y un calendario estimado para su ejecución. Los resultados deberán presentarse en la reunión del ESC/41.</p>

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
<b>ESC/39 C01</b>	<p><b>CREACIÓN DEL GRUPO AD-HOC DE APOYO A LOS ESTADOS EN LA PRODUCCIÓN DE INFORMES SOBRE ACCIDENTES</b></p> <p>Se aprueba la creación de un grupo ad hoc dirigido por la IATA para determinar cómo apoyar a los Estados en la elaboración de informes sobre accidentes ocurridos en su territorio, elaborando una propuesta de estrategia regional para encontrar la mejor forma de apoyar a los Estados en la elaboración de informes de investigación de accidentes</p>	IATA y Secretaría	ESC/40	Válida	<p>Todavía no se ha creado el Grupo ad hoc previsto en el ESC/39/C01. Tras el ESC/39, los cambios organizativos dentro de la IATA provocaron una reducción temporal de su compromiso con el RASG-PA, y el asunto no siguió adelante. Aunque la IATA está reanudando gradualmente su participación, el seguimiento de esta conclusión sigue vigente y será necesario reactivar la discusión.</p>
<b>D01</b>	<p><b>ALINEACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE FINANCIACIÓN A LAS EXPECTATIVAS DE LOS DONANTES</b></p> <p>Que, los Copresidentes de PA-RAST, en coordinación con la Secretaría, alineen el desarrollo de los programas de trabajo y las propuestas de financiación con las expectativas de los donantes, garantizando que:</p>				

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
	a) las propuestas se preparen a tiempo, respetando los ciclos internos de Airbus (octubre) y Boeing (noviembre);	Copresidentes del PA-RAST	PA-RAST/69	Válida Durante este ciclo no se presentó ninguna propuesta	El trabajo del PA-RAST se ha basado en la participación y el apoyo de sus miembros para avanzar en las actividades de seguridad operacional. En el desarrollo de sus actividades, el grupo no se plantea instintivamente buscar apoyo de contratistas para realizar trabajos. Se trata de una oportunidad perdida para seguir avanzando en materia de seguridad operacional. PA-RAST trabajará para considerar más directamente el apoyo contratado como parte de las soluciones para ayudar a cumplir las actividades de gestión de la seguridad operacional. Además, se presentará al RASG-PA/15 una propuesta de modificación del Manual de Procedimiento del RASG-PA para incorporar los requisitos del ciclo interno de los donantes en el proceso de solicitud de financiación.
	b) las solicitudes indiquen claramente el importe, la finalidad, el resultado de seguridad operacional esperado y el plazo;	Copresidentes del PA-RAST	PA-RAST/69	Válida	
	c) las propuestas estén directamente relacionadas con las prioridades de reducción de riesgos en la Región Panamericana.	Copresidentes del PA-RAST	PA-RAST/69	Válida	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
<b>ESC/40 D02</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN LA REGIÓN RASG-PA</b>				
	Que, considerando el beneficio potencial del Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP), PA-RAST implemente el Proyecto Piloto RASG-PA ASAP, con los siguientes componentes:				
	a) establecer el Grupo de Trabajo RASG-PA ASAP (RAWG), codirigido por Estados Unidos y Aeroméxico;	PA-RAST	RASG-PA/16	Finalizada	
	b) elaborar un documento de orientación sobre la aplicación del ASAP basado en los modelos existentes y adaptado a las necesidades regionales, incluidos los resultados anteriores del RASG-PA sobre la protección de datos de seguridad operacional;	PA-RAST	RASG-PA/16	Finalizada	Se ha elaborado un borrador de Orientaciones para la Implementación, que permanecerá en formato de "borrador" para adoptar las lecciones aprendidas a través del proyecto piloto. Véase el <b>Adjunto</b> .
	c) publicar un aviso de seguridad operacional RASG-PA anunciando la disponibilidad del material de orientación en inglés y español;	PA-RAST	RASG-PA/16	Válida	El RSA se publicará cuando concluya el proyecto piloto y se ultimen las directrices de aplicación.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
	d) poner en marcha un proyecto piloto específico en el plazo de un mes a partir de la publicación, en colaboración con un Estado y un proveedor de servicios seleccionados;	PA-RAST	RASG-PA/16	Válida	Proyecto piloto en curso con Colombia y Avianca
	e) promover el ASAP y la Cultura Justa a través de las redes sociales, talleres y como tema central en un futuro Día de la Seguridad Operacional del RASG-PA;	PA-RAST	RASG-PA/16	Válida	En curso
	f) revisar las Orientaciones de aplicación basándose en las lecciones aprendidas durante el proyecto piloto; y	PA-RAST	RASG-PA/16	Válida	En curso
	g) permitir que las organizaciones que aplican el ASAP compartan información sobre seguridad operacional con el RASG-PA	PA-RAST	RASG-PA/16	Válida	En curso

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
<b>ESC/40 D03</b>	<b>REASIGNACIÓN INTERNA DE FONDOS EN EL PRIMER PROYECTO DE RASG-PA</b>				
	Que, con el fin de optimizar la utilización de los recursos puestos a disposición del Proyecto RST y de prestar un mayor apoyo a su ejecución, el ESC autorice inmediatamente la reasignación del saldo restante de los fondos del proyecto inicialmente asignados a la formación específica de los RST, por un total de 1,448 dólares estadounidenses, para reorientarse a la ejecución de las misiones RST Go Team, aumentando así el saldo restante disponible para dichas misiones.	ESC	Inmediatamente	Finalizada	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
ESC/40 D04	<p><b>PREPARACIÓN DE UNA NOTA DE ESTUDIO SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE LOS RETOS MUNDIALES DEL ANC CON LAS ACTIVIDADES DEL RASG-PA</b></p> <p>Que, CANSO, con el apoyo de la Secretaría, prepare un documento de trabajo para la próxima reunión plenaria del RASG-PA, demostrando cómo los retos globales identificados por el ANC ya están siendo abordados por las actividades del RASG-PA. El documento deberá:</p>				
	<p>a) asignar cada desafío global a las iniciativas de mejora de la seguridad operacional existentes y a los flujos de trabajo del RASG-PA;</p>	CANSO	RASG-PA/15	Válida	CANSO presentará la NE03 para su revisión y aprobación en la Plenaria del del RASG-PA/15. Si se acepta la NE, se completará esta decisión.
	<p>b) destacar los resultados tangibles y los datos de apoyo obtenidos hasta la fecha; y</p>	CANSO	RASG-PA/15	Válida	
	<p>c) confirmar que no se requieren nuevas actividades, ya que las líneas de trabajo actuales ya se ajustan a las conclusiones del ANC y a los resultados de la AN-Conf/14.</p>	CANSO	RASG-PA/15	Válida	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable de la acción	Fecha prevista de finalización	Estado (Válida, Finalizada, Reemplazada)	Seguimiento
<b>ESC/40 D05</b>	REVISAR Y PRIORIZAR LAS IMPLICACIONES DE LAS ACTUALIZACIONES DEL GASP 2026-2028				
	Que, se establezca un Grupo Ad hoc para revisar exhaustivamente y priorizar las implicaciones de las actualizaciones del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) 2026-2028 de la OACI para la región Panamericana, y sugerir acciones futuras para el RASG-PA, observando lo siguiente:				
	a) el grupo estará compuesto por representantes de las dos Oficinas Regionales (NACC y SAM) y otros miembros interesados del RASG-PA	Grupo ad hoc	ESC/41	Válida	El Grupo aún no se ha constituido debido a la falta de candidaturas por parte de los miembros. En RASG-PA /15 se reforzará la solicitud de designación de participantes.
	b) los miembros interesados nombrarán a sus representantes antes del 31 de agosto de 2025, informando a la Secretaría a través de <a href="mailto:NACC-RASGPA@icao.int">NACC-RASGPA@icao.int</a>	Grupo ad hoc	ESC/41	Válida	
	c) el grupo entregará los resultados de los trabajos del ESC/41	Grupo ad hoc	ESC/41	Válida	

**ADJUNTO AL APÉNDICE**  
**Orientación de Implementación del RASG-PA ASAP**  
**(Borrador)**

**1. Propósito**

Apoyar a los proveedores de servicios de aviación (operadores de compañías aéreas, ANSP y MRO/AMO, etc.) de los Estados panamericanos en el establecimiento de un programa de notificación de seguridad operacional voluntario, confidencial y no punitivo denominado Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP). El ASAP es un programa destinado a mejorar la seguridad operacional de la aviación en virtud del cual se anima a los empleados beneficiarios de las entidades titulares certificadas con un ASAP a notificar voluntariamente, sin temor a represalias o a la divulgación, información de seguridad operacional que pueda ayudar a identificar posibles condiciones inseguras para que puedan mitigarse de forma proactiva antes de que den lugar a accidentes.

En el marco de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) típico, se espera que un proveedor de servicios habilite un medio por el cual los empleados puedan comunicar información sobre seguridad operacional a la dirección sin temor a represalias. El ASAP puede considerarse una opción razonable para cumplir este requisito.

**2. Ámbito**

Esta orientación se aplica a:

- Autoridades Nacionales de Aviación Civil (AAC) de la región RASG-PA
- Proveedores de servicios de aviación
- Explotadores aéreos (por ejemplo, compañías aéreas, explotadores de carga)
- Proveedores de servicios de navegación aérea
- Organizaciones de mantenimiento
- Representantes de los empleados (por ejemplo, sindicatos)
- Facilitadores externos (opcional)

La orientación pretende ayudar a establecer y gestionar un ASAP de acuerdo con los marcos legales locales, al tiempo que se ajustan a las mejores prácticas internacionales. El Estado debe asegurarse de que su marco legal autorice la creación y supervisión de manera que apoye la naturaleza no punitiva y confidencial del programa.

### **3. Estructura de implementación**

#### **A. Participación de las partes interesadas**

- La AAC iniciará consultas con:
  - Proveedores de servicios de aviación
  - Sindicatos o grupos de trabajadores
  - Asesores legales
  - Instituciones de formación aeronáutica
- Las partes interesadas formarán un Comité Directivo Ejecutivo Nacional ASAP (NASC) para supervisar la aplicación inicial, en consonancia con esta orientación y la asistencia del Grupo de Trabajo del Programa para la Seguridad Operacional de la Aviación (RAWG) del RASG-PA.

#### **B. Evaluación del grado de preparación**

- La AAC, con el apoyo de la NASC, debería evaluar:
  - Viabilidad legal de la denuncia no punitiva y confidencial
  - Voluntad y recursos del operador para aplicar el ASAP
  - Disponibilidad de formación y apoyo a la facilitación
- Debería establecerse un proceso de registro formal para que los proveedores de servicios de aviación soliciten la aprobación del programa, incluyendo los requisitos de documentación y los plazos.
- Si la conclusión de la evaluación es que la AAC no puede legalmente apoyar y participar como una de las partes en el ASAP, el proveedor de servicios podrá aplicar un ASAP con su grupo de empleados. En este caso, los pasos 4 a 12 deberán llevarse a cabo sin referencias a la AAC.

### **4. MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO (MdE)**

- Cada ASAP debe registrarse por un MdE entre:
  - Proveedor de servicios
  - AAC

- Grupos representativos de los trabajadores, como sindicatos (si procede)
- El MdE debe cubrir:
  - Alcance de la cobertura (categorías de empleados, tipos de eventos)
  - Criterios de aceptación y exclusión de informes
  - Funciones y responsabilidades de todas las partes
  - Marco de medidas correctivas
  - Disposiciones sobre protección de datos acordes con la legislación local
  - Condiciones en las que la ACC puede suspender o revocar el programa.

Nota: véase el Apéndice A para el modelo de MoU.

#### **5. Comité de Revisión de Eventos (ERC)**

- Composición:
  - Representante de la dirección del proveedor de servicios de aviación
  - Representante de los trabajadores/empleados (si procede)
  - Inspector calificado de la AAC
- Responsabilidades:
  - Revisar y decidir sobre la aceptación de los informes ASAP
  - Proponer medidas correctivas relacionadas con la seguridad operacional para los problemas reportados.
  - Supervisar la aplicación de medidas correctivas y mejoras de la seguridad operacional

Las decisiones del ERC deben tomarse por consenso y documentarse minuciosamente. Si no se llega a un consenso, el representante del AAC podrá tomar la decisión final (en el caso de que la AAC no participe, la dirección y el representante de los trabajadores/empleados del proveedor de servicios determinarán cómo se abordará la falta de consenso). Las apelaciones pueden ser consideradas según los términos del MoU.

## **6. Uso de facilitadores externos (opcional)**

Si el operador o la AAC carecen de experiencia con los ASAP, un facilitador externo puede ayudarles:

- Administración de la plataforma de informes
- Facilitar las reuniones del ERC
- Formación de los miembros y el personal del ERC
- Apoyo al análisis de datos y la elaboración de informes

## **7. Tramitación de informes y protecciones**

### **A. Informes aceptados**

- No debe implicar:
  - Infracciones intencionadas
  - Actividad delictiva o falsificación
  - Abuso de sustancias o alcohol
  - Hechos ajenos a la relación laboral
  - Incumplimiento reiterado no corregido
- Las medidas correctivas pueden incluir formación, asesoramiento o tutoría, pero no deben tener carácter punitivo.

### **B. Confidencialidad y protección legal**

- Los informes deben almacenarse de forma segura y desidentificada para su análisis.
- El programa debe garantizar:
  - Protección legal de la identidad del notificador

- Los informes anónimos deben permitirse y procesarse cuando contengan detalles suficientes para apoyar el análisis de seguridad operacional.
- Uso limitado de los datos de los informes, restringido a fines de mejora de la seguridad operacional

## **8. Formación y desarrollo de capacidades**

- La AAC y el Proveedor de Servicios deben establecer un currículo de formación ASAP basado en materiales de Estados con programas maduros (como Estados Unidos, México adaptados para su uso nacional).
- Los miembros del ERC deben estar formados en:
  - Análisis y clasificación de riesgos
  - Toma de decisiones por consenso
  - Consideraciones reglamentarias locales
- La formación debe impartirse en colaboración con los centros nacionales de formación aeronáutica o las instituciones avaladas por la OACI.
- Las inspecciones de la ACC deben estar capacitadas para llevar a cabo la supervisión del ERC, resolver conflictos y controlar el cumplimiento.

## **9. Recolección y análisis de datos**

- Cada proveedor de servicios de aviación debe mantener una base de datos ASAP segura para:
  - Registrar informes
  - Seguimiento de las medidas correctivas
  - Identificar tendencias y problemas sistémicos
- El proveedor de servicios de aviación, con las aportaciones de la AAC, agregará los datos anónimos para el análisis de las tendencias de seguridad nacional y presentará las perspectivas pertinentes al RASG-PA a través del PA-RAST.
- Los proveedores de servicios de aviación deben presentar informes periódicos (por ejemplo, trimestrales) a la AAC en los que se resuman las principales conclusiones y resultados del programa.

**10. Evaluación y mejora continua**

- Todos los firmantes del MdE deben realizar revisiones bienales del programa.
- El operador aéreo debe preparar resúmenes periódicos sobre el estado y el progreso de la aplicación del programa y otra información pertinente (por ejemplo, trimestralmente) y presentarlos a la AAC para su supervisión.
- Las lecciones aprendidas y las mejores prácticas se compartirán a nivel nacional y con el RASG-PA para apoyar mejoras de seguridad más amplias.

**11. Promoción e integración cultural**

- Promover el ASAP a nivel nacional a través de:
  - Campañas de sensibilización para explicar la denuncia no punitiva
  - Compromiso con pilotos, técnicos, expedidores y otras partes interesadas
  - Compartir historias de éxito de otras jurisdicciones (por ejemplo, EE.UU. y México)
- Anime a la alta dirección y a los líderes sindicales a apoyar públicamente el programa.

**12. Calendario de aplicación propuesto****Fase 1: Preparación (0-6 meses)**

- La AAC, el proveedor de servicios de aviación y los representantes de los trabajadores firman el MdE.
- Formulario ERC
- Impartir formación inicial

**Fase 2: Despliegue operativo (6-12 meses)**

- Empezar a recibir informes ASAP
- Celebrar reuniones periódicas del ERC
- Establecer un circuito de información con los notificadores

**Fase 3: Expansión y madurez (más de 12 meses)**

- Integrar los datos ASAP en el SMS del operador aéreo
- Datos agregados no identificados para el seguimiento de tendencias nacionales
- Evaluar y perfeccionar los procedimientos basándose en los primeros resultados

**13.****Alineación con RASG-PA**

- La AAC y los explotadores aéreos participantes deben:
  - Coordinarse con el RAWG para el apoyo técnico y el intercambio entre homólogos.
  - Participar en los esfuerzos regionales de intercambio de datos para apoyar la identificación de riesgos para la seguridad operacional.
  - Compartir actualizaciones periódicas de la aplicación con el RASG-PA

**Apéndice A - Modelo de MdE de ASAP****MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO (MdE)**

Las partes de este MdE acordamos trabajar conjuntamente para revisar, analizar y resolver los sucesos de seguridad presentados al Programa de Acción de Seguridad Aérea (ASAP).

El presente MdE es entre la **AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DEL ESTADO (AAC), ABC Airlines (ABCA), y los grupos trabajadores participantes** para los empleados si desean participar.

1. INFORMACIÓN DEL OPERADOR **ABC Airlines (ABCA)** posee un certificado de operación de transporte aéreo emitido bajo **la REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ** y lleva a cabo sus operaciones según lo autorizado en las especificaciones de operaciones **de ABCA** (OpSpecs) emitidas de conformidad con **la REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ**. **ABCA** opera aproximadamente **[XXX]** aeronaves y da empleo a aproximadamente **[XXX]** empleados relacionados con este MdE.

2. OBJETIVO DEL PRESENTE MdE La **AAC, la ABCA y todos los grupos** sindicales participantes se comprometen a mejorar la seguridad operacional de los vuelos. Cada una de las partes ha determinado que la seguridad operacional aumenta si existe un enfoque sistemático para que los grupos de empleados identifiquen y corrijan rápidamente los posibles riesgos para la seguridad operacional. El objetivo principal del ASAP de **ABCA** es identificar incidentes de seguridad operacional y aplicar medidas correctivas que reduzcan la posibilidad de que la seguridad operacional se vea comprometida. Con el fin de facilitar el análisis de la seguridad de vuelo y la adopción de medidas correctivas, la **AAC, ABCA y los grupos sindicales de empleados participantes** acuerdan aplicar este ASAP de forma voluntaria. Este ASAP tiene por objeto mejorar la seguridad operacional de la organización mediante la autoinformación, el seguimiento cooperativo y la adopción de medidas correctivas adecuadas. Este ASAP se basa en una asociación de seguridad operacional que incluye a la **AAC y a la entidad elegible**, y puede incluir a un tercero, como el grupo laboral del empleado o una organización de seguridad que actúe como facilitador del ASAP. Para animar a los empleados a notificar voluntariamente los problemas de seguridad operacional, se han incluido en el programa incentivos relacionados con el cumplimiento de la normativa.

3. BENEFICIOS El programa fomentará un entorno voluntario, cooperativo y no punitivo para la notificación abierta de problemas de seguridad operacional. Gracias a estos informes, todas las partes tendrán acceso a valiosa información sobre seguridad operacional que de otro modo no podrían obtener. Esta información será analizada con el fin de desarrollar estrategias de mitigación y acciones correctivas de los empleados si es necesario para ayudar a resolver los problemas de seguridad y, posiblemente, eliminar las desviaciones de **la REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ**. En el caso de un informe aceptado en virtud de este MdE ASAP, la **AAC** no utilizará ninguna medida de ejecución para abordar determinadas infracciones aparentes de la normativa. Esta política se denomina en este MdE "incentivo relacionado con el cumplimiento".

4. APLICABILIDAD El ASAP de **ABCA** se aplica a todos los empleados participantes del ASAP de **ABCA** y sólo a los eventos que ocurran mientras actúan dentro del ámbito de su empleo con **ABCA**. Se excluyen del programa los informes de sucesos que impliquen un aparente incumplimiento de la **REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ** que parezcan implicar una conducta intencionada o temeraria, actividad delictiva, abuso de sustancias, sustancias controladas, alcohol o falsificación intencionada. También quedan excluidas las denuncias de hechos que impliquen directamente a un empleado, pero que hayan ocurrido mientras éste actuaba fuera del ámbito de su empleo para la entidad subvencionable.

5. TOMA DE DECISIONES El éxito de un ASAP se basa en la capacidad del comité de revisión de eventos (ERC) para llegar a un consenso sobre la aceptación o exclusión de cada suceso notificado. Por consenso del ERC se entiende el acuerdo voluntario de todos los representantes del ERC. El ERC llega a un consenso a la hora de decidir si acepta un informe en el programa y a la hora de decidir sobre las recomendaciones de medidas correctivas relacionadas con el notificador, derivadas del evento (salvo lo dispuesto en el apartado 6 a continuación).

6. AUTORIDAD El presente acuerdo se celebra bajo la autoridad de la **REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ**. La **AAC** conserva toda su autoridad legal y responsabilidades contenidas en **las REFERENCIAS REGULADORAS ESTATALES AQUÍ**. En caso de que no haya consenso del ERC sobre las decisiones relativas a un informe que implique una infracción o infracciones aparentes, una conducta temeraria o intencionada, o un problema de cualificación o certificación médica, el representante del ERC de la **AAC** decidirá si acepta o rechaza el informe.

7. CONDICIONES DEL PRESENTE ACUERDO Todas las ASAP, tanto las nuevas como las ya establecidas, entran como programas continuos. Cada dos años es necesario revisar un programa continuo para garantizar que se cumplen sus objetivos. La revisión la realizan todos los firmantes del MdE.

8. RETIRADA VOLUNTARIA Cualquiera de las partes firmantes del MdE podrá retirarse del mismo en cualquier momento y por cualquier motivo. La retirada de una parte, o la terminación o modificación de un programa, no afectará negativamente a nadie que haya actuado basándose en los términos de un programa en vigor en el momento de dicha acción (es decir, cuando se termina un programa, todos los informes e investigaciones que estaban en curso se tramitarán conforme a las disposiciones del programa hasta que finalicen).

9. PUNTOS DE CONTACTO El ERC está compuesto por un representante de la dirección de la entidad idónea, un representante del grupo laboral de empleados (si procede) y un inspector de la AAC específicamente cualificado de la oficina de la AAC correspondiente para ABCA, o sus suplentes designados, según proceda. Además, ABCA designará a una persona que actuará como director del ASAP. El director del ASAP será responsable de la administración del programa, incluida la elaboración y el mantenimiento/actualización periódicos de un manual del ASAP u otro documento de proceso que defina la naturaleza, la política y los procedimientos del ASAP y de sus participantes. En algunos casos (aunque no es lo ideal), el director del ASAP es también el representante de la dirección de la empresa ante el ERC y puede desempeñar ambas funciones. Los directivos (que no sean el representante de la aerolínea) de cualquiera de las partes del presente MdE no deben ser miembros con derecho a voto del ERC y deben abstenerse de influir en cualquier decisión del ERC.

10. POLÍTICA DE ACEPTACIÓN Para que un informe sea aceptado en el marco del ASAP, deben cumplirse los siguientes criterios:

(1) Los informes ASAP se aceptan a menos que queden excluidos por alguno de los criterios que se enumeran a continuación

(a) Cualquier posible incumplimiento de REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ revelado en el informe que implique conducta temeraria o conducta intencionada.

Nota: Existe una estrecha circunstancia en la que el ERC considera la aceptación de un informe a pesar de la intencionalidad de una violación. Según **la REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ**, en una emergencia en vuelo que requiera una acción inmediata, el piloto al mando (PIC) puede desviarse de cualquier regla en **la REFERENCIA NORMATIVA ESTATAL AQUÍ** en la medida necesaria para enfrentar esa emergencia. Al considerar la aceptación del informe, el ERC debe evaluar si dicha acción puede haber sido la más segura dadas las circunstancias en el momento del incidente. Si la desviación fue el resultado de un evento fuera del control del piloto o que no evidencie de otro modo una falta de diligencia (por ejemplo, para hacer frente a un mal funcionamiento mecánico que ponga en peligro el vuelo), el ERC puede determinar que la aceptación del informe es apropiada.

(b) El suceso denunciado implica actividad delictiva, abuso de sustancias, sustancias controladas, alcohol o falsificación intencionada. Los informes relativos a estos sucesos se remitirán a la oficina correspondiente de la **AAC** para su tramitación. La **AAC** podrá utilizar el contenido de dichos informes para cualquier acción de la **AAC** y remitirá dichos informes a los organismos encargados de hacer cumplir la ley, si procede.

(c) El informe revela un hecho que implica a un empleado que actúa fuera del ámbito de su empleo para la entidad elegible.

Nota: El ERC puede excluir un informe que refleje un caso de acto repetido del mismo incumplimiento o de un incumplimiento similar por parte del mismo individuo debido a una causa raíz común que fue aceptada previamente y abordada con medidas correctivas en el marco del ASAP.

(2) Puntualidad Aunque las consideraciones de oportunidad suelen ser un factor relevante a la hora de determinar si se acepta un informe (es decir, los requisitos de plazo como condición para la aceptación de informes), la responsabilidad del ERC es examinar toda la información disponible y determinar si la aceptación del informe redundaría en beneficio de la seguridad operacional. Las consideraciones de puntualidad no se aplican a los informes de proveedor único.

11. COMENTARIOS DE LOS EMPLEADOS El director del ASAP, en coordinación con el ERC, publica los resúmenes de eventos pertinentes, los datos y la información sobre tendencias derivada de los informes archivados y procesados, y los análisis del ASAP de acuerdo con los procedimientos definidos por **ABCA**. Cualquier empleado que haya presentado una denuncia también puede ponerse en contacto con el director de ASAP para informarse sobre el estado de su denuncia. Además, cada empleado que presenta un informe aceptado en el marco del ASAP recibe información individual sobre la disposición final del informe.

12. INFORMACIÓN Y FORMACIÓN Cada empleado y directivo participante en **ABCA** recibe una guía escrita en la que se describen los detalles del programa al menos 2 semanas antes de su inicio. Cada grupo de empleados participante también recibe instrucción adicional relativa al programa durante la siguiente sesión de formación recurrente programada regularmente, y de forma continuada en la formación recurrente posterior. Todos los empleados recién contratados reciben formación sobre el programa durante la formación inicial.

13. ARCHIVO DE REGISTROS Todos los documentos y registros relativos a este programa serán conservados por el director de ASAP para **ABCA** y se pondrán a disposición de las otras partes de este acuerdo a petición de las mismas. Las partes deben mantener los registros necesarios para la administración y evaluación de un programa y según lo exija la ley. Los expedientes presentados a la **AAC** para su revisión en relación con un ASAP están protegidos en la medida en que lo permita la ley.

14. ELABORAR UN MANUAL DE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS Se anima al ERC a elaborar y mantener un manual en el que se describan los procesos y procedimientos del ASAP para revisar y analizar los informes. La información para la elaboración de este manual puede encontrarse en la **página web de la AAC ASAP (si existe)**.

15. FIRMANTES Todas las partes de este ASAP suscriben este acuerdo voluntariamente.

Nombre del director del grupo laboral (si procede): \_\_\_\_\_

Firma del director del grupo laboral (si procede): \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Nombre ejecutivo de la empresa: \_\_\_\_\_

Firma ejecutiva de la empresa: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Nombre **del director de la oficina apropiada de la AAC**: \_\_\_\_\_

Firma **del director de la oficina correspondiente de la AAC**: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_