



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/21
18/02/26

**Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América
(RASG-PA/15) y Quinta Reunión Conjunta RASG-PA-GREPECAS (RASG-PA-GREPECAS/5)**
Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros asuntos (fase virtual)**

RESULTADOS PRELIMINARES DE LA FASE VIRTUAL RASG-PA/15

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta los resultados de la fase virtual de la reunión (cuestiones 1 a 8 del orden del día) para su consideración y aprobación por parte de la Reunión.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 2.
Metas Estratégicas 2026-2050:	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La aviación es sostenible en términos medioambientales• La aviación brinda movilidad fluida, accesible y fiable para todo el mundo• Ningún país se queda atrás
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Documentación de la fase virtual presentada en: https://www.icao.int/nacc/meetingdocs?fid=29874#block-icao-page-title

1. Introducción

1.1 El borrador del informe de las cuestiones 1 a 8 del Orden del día resultante de la sesión virtual se presenta en los **Apéndices**.

2. Acción sugerida

2.1 Se invita a la Reunión a aprobar el borrador inicial del informe de las Cuestiones del orden del día 1 al 8, así como las conclusiones/decisiones contenidas en el mismo. Se incorporarán actualizaciones adicionales con base en la sesión presencial del RASG-PA/15, lo que finalmente dará lugar a un borrador completo del informe de la reunión RASG-PA/15.

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Adopción del Orden del Día Provisional y del Horario**

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

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones RASG-PA**

2.1 En el marco de la NE/02, la Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones válidas de anteriores reuniones del RASG-PA y tomó nota de que la Secretaría actualizaba la situación de todos los puntos 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 aplicación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), realizado por entidades académicas externas. Los miembros señalaron 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 universal.

2.3 Las discusiones pusieron de relieve que la elevada rotación de personal sigue siendo un obstáculo fundamental para la madurez de los programas de seguridad operacional. Los participantes recomendaron que las Oficinas Regionales integren en la nueva estrategia un programa de formación y orientación continuas para mantener los conocimientos institucionales. Además, los miembros identificaron la necesidad de que la Secretaría aclare las distintas funciones entre las autoridades de aviación civil 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.

2.4 Por lo que respecta a la estrategia de apoyo a la aplicación del SSP, la Reunión aprobó la siguiente Conclusión, que sustituye a la Conclusión RASG-PA/14/C02:

CONCLUSIÓN	
RASG-PA/15/C01	ESTRATEGIA DE APOYO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP
<p>Que: Que, con el fin de fortalecer la implementación efectiva del Programa de 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) desarrolle una estrategia regional para identificar y analizar los obstáculos que afectan a la aplicación del SSP en la Región; y</p> <p>b) presentar un informe de situación sobre los resultados de este análisis, las soluciones propuestas y un calendario estimado para su implementación, en la 41ª Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (ESC/41).</p>	<p>Impacto previsto:</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"/> Operativo/técnico</p>
<p>Por qué</p> <p>Abordar los retos de la aplicación 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>Cuando: Por ESC/41</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <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 la oferta voluntaria de Boeing de asumir el liderazgo de este grupo, tal y como se señaló 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 a la creación 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 creado formalmente. En consecuencia, la Reunión aprobó la siguiente Decisión con el liderazgo de Boeing, que sustituye a la Decisión ESC/39/C/01:

CONCLUSIÓN	
RASG-PA/15/D01	CREACIÓN DEL GRUPO AD-HOC PARA APOYAR A LOS ESTADOS EN LA ELABORACIÓN DE INFORMES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
<p>Que: Que, con el fin de apoyar a los estados en la producción de informes de investigación de accidentes:</p> <p>a) un Grupo Ad-hoc, dirigido por Boeing e integrado por [Miembro A, Miembro B, Miembro C, ... Miembro N], se establezca formalmente para identificar mecanismos de apoyo a los Estados en la finalización de las investigaciones de accidentes y la emisión de informes finales;</p> <p>b) que 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;</p> <p>c) que 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.</p>	<p>Impacto previsto:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué</p> <p>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.</p>	
<p>Cuándo: a) y b) inmediatamente; c) Por RASG-PA/16</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	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 (cuestiones a y b), ESC/40 D03 y ESC/40 D04.

2.8 Tras la misma revisión, la Reunión acordó que las Conclusiones RASG-PA/14 C02 y ESC/39/C01 quedan sustituidas por las 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 (cuestiones 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 NE02.

2.10 En relación con ESC/40/D05, la Reunión acordó solicitar a los miembros del RASG-PA que designen a los participantes antes del 30 de mayo de 2026, de modo que pueda cumplirse el plazo establecido en ESC/40/D05.

**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**

3.1 Bajo el WP/04, la Reunión revisó el estado de las actividades de seguridad operacional coordinadas entre RASG-PA y GREPECAS desde la sesión plenaria anterior. Esta actualización destacó los avances en la vigilancia de Colisiones en el aire (MAC) y de Desviaciones de altitud importantes (LHD) a través de la interface del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST) y Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE), junto con el avance en el proyecto CAR/SAM del Equipo de seguridad operacional en pistas (RST) y las iniciativas de competencia lingüística Servicio(s) de tránsito aéreo (ATS). El documento enfatiza la estabilidad del marco de coordinación conjunta y su papel en la armonización de los resultados de datos de seguridad operacional regionales para evitar la duplicación de esfuerzos.

3.2 La Reunión respaldó los avances logrados y discutió mejoras técnicas para optimizar los proyectos en curso. Canadá y ALTA propusieron la integración del sistema de seguimiento GAPPRI para mejorar la supervisión de los resultados del proyecto RST. El Salvador enfatizó la necesidad de un análisis consolidado de las causas raíz de los eventos de Sistema de alarma de tránsito y anticolisión - Aviso de resolución (TCAS RA), a fin de identificar mejor si los riesgos provienen de factores humanos o de vacíos en los procedimientos. Además, IATA destacó la importancia de fortalecer la coordinación entre las actividades del RST y las iniciativas de GREPECAS en relación con las aproximaciones estabilizadas, específicamente en el marco del proyecto NEOSPACE/APTA y del grupo de implementación GESEA/SG 2, para garantizar un enfoque regional armonizado.

3.3 Los participantes también exploraron la evolución de los mecanismos de supervisión de la seguridad operacional. IATA y otros actores recomendaron que los Estados CAR/SAM evalúen la creación o consolidación de grupos de seguridad operacional con un alcance más amplio que el tradicional Equipo de seguridad operacional en pistas (RST), citando modelos exitosos como BCAST (Brasil) y CAST (Estados Unidos) como referencias adaptadas a las necesidades y capacidades de cada Estado. Además, Guatemala expresó su intención de reanudar las misiones Go Team en coordinación con la Oficina NACC para fortalecer la implementación local de la seguridad operacional.

3.4 La Reunión tomó nota del progreso del PA-RAST en la mitigación de Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), incluyendo la enmienda del RSA-07B para hacer referencia al RSIA-01 sobre las limitaciones del Sistema de advertencia y alarma de impacto (con el terreno) (TAWS), ahora disponible en inglés y español. También se inició el desarrollo del RSA-07C para abordar los riesgos derivados de configuraciones incorrectas del altímetro durante aproximaciones RNAV BARO-VNAV en aeropuertos sin Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS). Además, el Grupo de Trabajo está analizando conglomerados de alertas TAWS cerca de Ciudad de México con el fin de perfeccionar aún más la orientación regional en materia de seguridad operacional.

3.5 En el marco de las actividades relacionadas con los Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS)/ Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), la reunión discutió los desafíos regulatorios tras una propuesta para establecer un marco regional coordinado que armonice regulaciones y registros. Los participantes enfatizaron la necesidad de alinear la gobernanza de la seguridad operacional de los UAS con los estándares nacionales e implementar Sistemas de Gestión de la Seguridad proporcionales al riesgo, reflejando los esfuerzos regionales en curso para integrar las operaciones de drones mediante una gestión colaborativa del riesgo. Aunque inicialmente se abordó bajo un punto separado de la agenda, esta iniciativa fue transferida al marco conjunto de RASG-PA y GREPECAS debido a la naturaleza de navegación aérea de medidas propuestas como corredores aéreos dedicados, garantizando la interoperabilidad regional y un enfoque armonizado para la integración en el espacio aéreo controlado.

3.6 Las actividades relacionadas con el Proyecto de Competencia Lingüística ATS continuaron durante el período. El proveedor de capacitación seleccionado para el proyecto se mantuvo involucrado en el desarrollo del material del curso, el cual fue ajustado en relación con el contenido originalmente previsto. Tal como se señala en la actualización más reciente del PA-RAST, el curso aún se encuentra en desarrollo y no ha sido finalizado. Se continúa trabajando en la finalización de las revisiones técnicas necesarias para la impartición del curso, y se proporcionarán actualizaciones adicionales una vez que el material esté listo para su implementación.

3.7 Bajo la NE/14, la reunión consideró una propuesta presentada por Estados Unidos para mejorar la gestión de la seguridad operacional en la aviación mediante un mayor compromiso entre los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSPs) y los reguladores. El documento identifica una falta de efectividad en los mecanismos actuales de coordinación y aboga por procesos estructurados y armonizados para compartir y analizar datos de seguridad ATM. Se enfatiza que las Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEIs) deben reflejar mejor las realidades operacionales gestionadas por los actores en las regiones NAM/CAR y SAM.

3.8 Los Estados Miembros, incluidos Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala y Panamá, expresaron un fuerte apoyo a la formalización de estos procesos de coordinación. IATA enfatizó la importancia de establecer un mecanismo sistemático dentro de RASG-PA para identificar claramente las prioridades de seguridad operacional que requieren acción por parte de los ANSPs. Este enfoque permitiría que los grupos de implementación alineen mejor sus iniciativas con las necesidades operacionales, creando un ciclo de retroalimentación en el que RASG-PA evalúe el impacto de las mejoras operacionales en los niveles de seguridad regional.

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

CONCLUSIÓN RASG-PA/CXX		FORTALECIMIENTO DEL MECANISMO CONJUNTO DE COORDINACIÓN RASG-PA/GREPECAS	
<p>Qué:</p> <p>Que, con miras a garantizar un enfoque sincronizado y armonizado de la gestión regional de la seguridad operacional y evitar la duplicación de esfuerzos entre los grupos regionales, y sujeto a la alineación de los marcos procedimentales, la Secretaría:</p> <p>a) realizar una revisión exhaustiva de los procesos de coordinación existentes establecidos en los Manuales de Procedimientos del RASG-PA y del GREPECAS, con el fin de identificar brechas en el intercambio de información de seguridad operacional;</p> <p>b) elaborar una propuesta para un mecanismo de coordinación más sólido y claramente definido que refuerce la participación entre los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y los Reguladores; y</p> <p>c) presentar el mecanismo propuesto y las enmiendas necesarias a los manuales a la próxima Sesión Conjunta RASG-PA/GREPECAS para su aprobación formal.</p>		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Para resolver la actual falta de coordinación efectiva en el intercambio de datos de seguridad operacional ATM y asegurar que las Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) se fundamenten adecuadamente en las realidades operacionales.</p>			
<p>Cuándo: Por la Sesión Conjunta RASG-PA/GREPECAS/6</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>Miembros de la industria</p>	

3.10 En la NE/18, la Reunión examinó los resultados del programa de monitoreo del espacio aéreo RVSM en las regiones CAR/SAM correspondientes a 2024, así como el informe de actividades del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) para el período 2024-2025. La nota destaca que, si bien el Nivel deseado de seguridad operacional (TLS) continúa siendo un desafío en varias Regiones de Información de Vuelo (FIR), el GTE ha fortalecido su función en la consolidación y el análisis de los datos LHD. El informe subraya la necesidad crítica de que los Estados proporcionen datos oportunos y precisos a CARSAMMA para garantizar la confiabilidad de las evaluaciones regionales de seguridad operacional.

3.11 Durante la discusión de la NE/18, la Reunión tomó nota de que la evaluación del Modelo de riesgo de colisión (CRM) para el período 2024 fue de $1,255 \times 10^{-9}$, manteniéndose dentro del Nivel deseado de seguridad operacional (TLS) aceptable de 5×10^{-9} accidentes fatales por hora de vuelo. No obstante, se destacó que las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de La Paz, Panamá, Curazao, Puerto Príncipe y Santo Domingo presentaron niveles de riesgo que exceden dicho umbral. El análisis identificó que las LHD atribuidas a fallas en la coordinación ATS (Código E) fueron las más frecuentes, con 477 ocurrencias, seguidas por errores en la transferencia entre operadores (Código F) y operaciones RVSM no autorizadas (Código L). La IATA recordó que, entre otras medidas, la implementación de conexiones AIDC en los ACC es fundamental para mitigar el riesgo asociado a fallas en la coordinación ATS.

3.12 Los participantes y las organizaciones internacionales enfatizaron la necesidad de mitigaciones de carácter sistémico. IATA expresó su disposición para trabajar con CARSAMMA y NAARMO para garantizar que las aprobaciones RVSM de los miembros estén debidamente registradas y recomendó priorizar la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) para abordar las fallas de coordinación ATS identificadas. Asimismo, Venezuela y COCESNA abogaron por el uso de los datos de LHD (Códigos E, F y L) como indicadores proactivos dentro de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de los ANSP, a fin de fomentar la identificación temprana de las causas raíz, en lugar de mantener registros meramente estadísticos.

3.13 Cuba y Panamá reafirmaron su compromiso de mejorar la calidad y la oportunidad de los datos proporcionados a las Organismo regional de vigilancia (RMA). Panamá, en particular, subrayó la necesidad de reflejar las iniciativas relacionadas con la detección temprana y la notificación oportuna, a fin de 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 asegurar 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 Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA) con los retos globales identificados por la Comisión de Aeronavegación. 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 aplicación del GASP, especialmente en áreas como los aeródromos, los servicios de navegación aérea y la fundación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP). La Secretaría propuso ajustar las prácticas regionales de seguimiento para incluir un conjunto básico de indicadores y un análisis basado en las 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. Sin embargo, la Reunión subrayó que los Estados individuales siguen siendo los responsables últimos de tomar medidas correctoras y avanzar en los objetivos de seguridad operacional dentro de sus jurisdicciones.

4.4 Durante la discusión, los miembros destacaron 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 de la industria se comprometan a aportar recursos y a compartir datos de forma coherente. Los 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 examinó y aprobó la siguiente decisión:

DECISIÓN	
RASG-PA-15/DXX	MECANISMO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE LOS INDICADORES DE IMPLEMENTACIÓN DEL GASP
<p>Qué:</p> <p>Que, basándose en el enfoque esbozado en el presente documento de trabajo, 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 aplicación del GASP, para su consideración por el ESC/41.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><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</p>
<p>Por qué:</p> <p>Abordar el estancamiento observado en determinados indicadores de aplicación del GASP en la Región Panamericana mediante el fortalecimiento de las prácticas de supervisión regional y la garantía de un mecanismo de seguimiento estructurado que apoye la aplicación selectiva y las medidas correctivas.</p>	
<p>Cuándo: Antes del ESC/41</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Miembros de la industria</p>

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 para realizar la transición de una supervisión prescriptiva a una Vigilancia basada en riesgos (RBS). La nota argumentó que priorizar las actividades de supervisión en función de los riesgos operacionales más relevantes permite una asignación más eficiente de los recursos y una reducción tangible de las tasas de accidentes.

5.2 La Reunión tomó nota del potencial de este cambio para optimizar los limitados recursos humano y financieros. Los participantes que intervinieron enfatizaron que la implementación efectiva de la RBS depende de la disponibilidad de datos de seguridad operacional confiables y de metodologías coherentes de evaluación de riesgos. La discusión también abordó el hecho de que los bajos niveles de implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en determinadas subregiones podrían constituir una barrera, lo que requeriría un enfoque por fases y asistencia técnica específica.

5.3 Con respecto a la propuesta presentada en la NE/10, la Reunión aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
RASG-PA/15/XX	APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VIGILANCIA BASADA EN RIESGOS (RBS) EN LA REGIÓN PANAMERICANA
<p>Qué:</p> <p>Que, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC/SAM y las RSOO, los Estados promuevan y apoyen XX</p> <p>a) el avance de los Estados hacia modelos de vigilancia basada en riesgos (RBS);</p> <p>b) el fortalecimiento de los mecanismos de cooperación para el intercambio de información de seguridad operacional y las mejores prácticas de supervisión;</p> <p>c) la identificación de necesidades de instrucción y asistencia técnica para asegurar una transición efectiva hacia la RBS; y</p> <p>d) informar sobre todas las acciones anteriores en la Reunión ESC/41.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para fomentar una gestión de la supervisión más eficiente que contribuya a una reducción tangible de la tasa regional de accidentes, aprovechando las sinergias y los recursos de los mecanismos regionales de cooperación existentes.</p>	
<p>Cuándo: Antes del ESC/41</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Oficinas Regionales NACC/SAM</p>

5-2

5.4 En la NE/11, la Reunión examinó un enfoque por fases para el establecimiento de Equipos colaborativo de seguridad operacional (CST). La propuesta destacó que la construcción de confianza mutua mediante la colaboración informal entre los Estados y la industria debería servir como requisito previo antes de implementar estructuras organizativas formales, a fin de garantizar la sostenibilidad de las iniciativas de seguridad operacional.

5.5 Los participantes manifestaron su apoyo a la metodología de “confianza primero”, señalando que los protocolos de protección de datos y una cultura no punitiva son esenciales para una comunicación abierta. La Reunión reconoció que comenzar con proyectos de pequeña escala permite una evolución natural hacia estructuras formales. Asimismo, se observó que algunos Estados requieren mecanismos formales para contribuir a la revisión de la orientación regional, a fin de asegurar que esta refleje diversas realidades operacionales.

5.6 La Reunión aprobó la siguiente decisión:

DECISIÓN	
RASG-PA/15/DXX	INICIATIVAS DE COLABORACIÓN ESTADO-INDUSTRIA
<p>Qué:</p> <p>Que la “Estrategia de CST” y la “Guía de Implementación de CST” del RASG-PA sean revisadas por el PA-RAST con el fin de promover el desarrollo de estrategias de colaboración Estado-industria como una alternativa preliminar y preparatoria al establecimiento formal de los CST por la Reunión ESC/41.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para facilitar la participación 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.</p>	
<p>Cuándo: Antes del ESC/41</p>	<p>Estado: <input type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>PA-RAST</p>

5.7 En la NE/19, COCESNA expuso los desafíos regulatorios planteados por el rápido crecimiento de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). El documento propuso un marco regional coordinado para armonizar las regulaciones sobre UAS, establecer registros comunes e implementar corredores aéreos dedicados en áreas de alta densidad, a fin de garantizar su integración segura en el espacio aéreo controlado.

5.8 Los participantes reconocieron la importancia de la armonización regional para facilitar la interoperabilidad y las operaciones transfronterizas. En la discusión se enfatizó que la gobernanza de la seguridad operacional de los UAS debería alinearse con los marcos nacionales existentes y requerir Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) proporcionales a los riesgos operacionales. En cuanto a la implementación de corredores aéreos dedicados, se señaló que dichas medidas requieren una evaluación continua a medida que aumentan los volúmenes de tránsito. Debido a la naturaleza de las recomendaciones y acciones relacionadas con asuntos de navegación aérea, se acordó compartir esta NE/19 con las discusiones del Grupo GREPECAS.

5.9 En la NE/20, la Reunión analizó las complejidades del arrendamiento de aeronaves y su impacto en la supervisión de la seguridad operacional, según lo presentado por COCESNA. El documento instó a los Estados a actualizar sus reglamentaciones nacionales con base en los Doc 8335 y 9626 de la OACI, con el fin de eliminar procesos redundantes y adaptarse a los modelos de negocio modernos de la aviación.

5.10 La Reunión tomó nota de los desafíos de supervisión y de los riesgos operacionales creados por reglamentaciones de arrendamiento inconsistentes. Los participantes sugirieron que un marco normativo más uniforme ayudaría a gestionar los riesgos y a lograr los beneficios financieros del arrendamiento internacional. Se alentó a los Estados a utilizar los recursos de instrucción de la OACI para mejorar sus procesos de aprobación y autorización.

5.11 La Reunión también reconoció la importancia de los esfuerzos continuos de la OACI para actualizar las Normas y Métodos Recomendados (SARPs), el material de orientación y las metodologías de auditoría relacionadas, a fin de garantizar una interpretación coherente durante las actividades de supervisión.

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

5.13 En la IP/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 detalló la transición de Panamá hacia un modelo de supervisión proactivo, basado en datos, así como sus esfuerzos por integrar la información de seguridad operacional en la planificación nacional de la navegación aérea.

5.14 En la NI/04, la Reunión recibió un análisis de las tendencias en la investigación de accidentes de aeronaves en la Región SAM durante el período 2016–2024. El documento subrayó la importancia de la transparencia y de la publicación oportuna de los informes finales en la base de datos iSTARS, a fin de facilitar la mitigación de riesgos a nivel regional.

5.15 En la NI/05, la Secretaría expone el proceso en curso para actualizar el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de la Región NACC, a fin de asegurar su alineación con el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI 2026–2028. Esta actualización, coordinada por la Oficina Regional NACC de la OACI y el Grupo de Trabajo SSP de la Región NACC, con el apoyo de un grupo ad hoc de redacción integrado por ocho Estados, tiene como objetivo abordar el panorama actual de riesgos de seguridad operacional y los desafíos de implementación dentro de la Región NAM/CAR. Desde el inicio de los trabajos en septiembre de 2025, el grupo ha llevado a cabo análisis de brechas y actualmente se encuentra elaborando las secciones revisadas del plan, previéndose un primer borrador completo 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 En la NE/08, la Reunión examinó el avance del Programa de Trabajo del RASG-PA. La Secretaría informó sobre las Iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) y los Planes detallados de implementación dirigidos a categorías de alto riesgo, tales como Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y Pérdida de control en vuelo (LOC). El informe también destacó proyectos regionales, incluidos el Proyecto de Competencia Lingüística y nuevas Circulares/Advisories de Seguridad Operacional. Las iniciativas informadas en dicho documento incluyeron:

- Proyectos de Categorías de sucesos de alto riesgo (HRC);
- Otros proyectos e iniciativas regionales de seguridad operacional;
- Equipos colaborativos de seguridad operacional (CST);
- Programa de Socios de Seguridad Operacional;
- Días de la Seguridad Operacional;
- Revisión de datos de seguridad operacional y su vinculación con las SEI/DIP;
- Colaboración PA-RAST/APRAST; y
- RSAs y RSAs emitidos durante el período objeto del informe.

6.2 La Reunión expresó un amplio apoyo a estas actividades y reconoció el progreso constante en la mitigación de riesgos a nivel regional. Brasil cuestionó si el nivel actual de madurez de los datos permite su notificación inmediata a la Comisión de Aeronavegación y la elaboración del Informe Anual de Seguridad Operacional. La Reunión entendió que la Secretaría y los Presidentes del PA-RAST deben proporcionar una respuesta formal respecto a la disponibilidad y preparación de los datos para estos ciclos de reporte a nivel mundial.

6.3 Bajo la NE/15, la Reunión evaluó la implementación de los Equipos locales de seguridad operacional en Pista (RST). El documento identificó el estado de estos equipos en los aeródromos internacionales y la necesidad de un mejor seguimiento de su eficacia. La Secretaría destacó que los RST siguen siendo una herramienta multidisciplinaria clave para mitigar los riesgos relacionados con la pista.

6.4 Los Estados Miembros compartieron actualizaciones nacionales y confirmaron su compromiso de ampliar la implementación de los RST. Estados Unidos y ALTA subrayaron que estos equipos ofrecen una solución de bajo costo y alto impacto cuando cuentan con el respaldo de métricas de desempeño basadas en datos. Venezuela y Panamá destacaron su alineación con la orientación de la OACI y el uso de herramientas regionales de evaluación.

6.5 La Reunión instó a los Estados a priorizar el establecimiento de RST colaborativos en todos los aeropuertos internacionales restantes. Asimismo, la Reunión solicitó a las Autoridades de Aviación Civil que recopilen evidencia de implementación y la informen a las Oficinas Regionales de la OACI. Los explotadores de aeropuertos deberían utilizar la herramienta del 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 examinó una visión general de los temas de seguridad operacional transversales y emergentes en la Región Panamericana, derivados de los debates recientes del PA-RAST. Este documento respalda un marco de seguridad operacional proactivo al identificar factores sistémicos y riesgos en evolución que abarcan múltiples ámbitos operacionales, garantizando que las estrategias regionales de mitigación se mantengan alineadas con el Plan Global de Seguridad de la Aviación.

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, incluidos Aruba, Canadá y El Salvador, reconocieron el valor de estos hallazgos para orientar futuras discusiones técnicas. Los debates pusieron de relieve que el PA-RAST sirve como un instrumento clave para convertir los datos a nivel de los Estados en patrones regionales de riesgo accionables.

7.3 En particular, la Reunión identificó como temas de seguridad operacional transversales aquellos relacionados con factores organizacionales, humanos y sistémicos que influyen en el desempeño a través de múltiples ámbitos operacionales. Asimismo, se destacaron tres consideraciones de seguridad operacional emergentes cuya relevancia está en aumento debido a cambios en el entorno operativo: la evolución de los perfiles de la fuerza laboral, el incremento de la complejidad operacional y las presiones externas sobre los sistemas de aviación. Estos temas tienen por objeto complementar los análisis existentes basados en datos, proporcionando una reflexión prospectiva sobre los riesgos latentes.

7.4 Estados Unidos y ALTA recomendaron que el PA-RAST realice un mapeo formal de los temas emergentes con las categorías de alto riesgo ya establecidas, a fin de mantener la coherencia global y evitar iniciativas redundantes. Estos participantes señalaron que, si bien los mecanismos existentes ya abordan algunos de estos asuntos, existe la necesidad de una atención más coordinada y de una mayor difusión de la inteligencia de seguridad. Las intervenciones abordaron específicamente preocupaciones relacionadas con colisiones en vuelo, condiciones meteorológicas adversas y la influencia sistémica de los factores humanos y organizacionales.

7.5 La Reunión acordó la siguiente Decisión:

d

DECISIÓN	
RASG-PA/15/DXX	INTEGRACIÓN Y MAPEO DE CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL TRANSVERSALES Y EMERGENTES
<p>Qué:</p> <p>Que, a fin de garantizar un seguimiento estructurado y coordinado de las cuestiones de seguridad operacional transversales y emergentes, según lo informado en el párrafo 7.3:</p> <p>a) se encomiende al PA-RAST la tarea de mapear los temas de seguridad operacional identificados con 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 relevantes; y</p> <p>b) los resultados de este ejercicio de mapeo sean considerados por las Oficinas Regionales NACC/SAM de la OACI como insumo para el próximo ciclo de revisión del Plan Regional de Seguridad de la Aviación (RASP) en 2026.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para garantizar la coherencia global, evitar la duplicación de iniciativas y fortalecer la alineación entre las prioridades regionales de seguridad operacional y el marco del GASP, al tiempo que se refuerza la mitigación coordinada de riesgos en toda la Región Panamericana.</p>	
<p>Cuándo: Antes del ESC/42</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Oficinas Regionales NACC/SAM, PA-RAST</p>

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros asuntos (fase virtual)**

8.1 Bajo la NE/05, el PA-RAST propuso un período de prueba para 2026 con el fin de reducir la frecuencia de las reuniones de cuatro a tres sesiones por año, ampliando al mismo tiempo la duración de cada reunión a cuatro días. Esta iniciativa responde a las inquietudes de las partes interesadas en relación con los compromisos de viaje y evalúa si un calendario reestructurado permite mantener la eficacia del grupo en el cumplimiento de su mandato de seguridad operacional mediante un modelo más sostenible.

8.2 La Reunión expresó un amplio apoyo al período de prueba, señalando que representa un paso medido hacia la alineación de las actividades de gobernanza con el valor en materia de seguridad operacional. Los Estados y los socios de la industria enfatizaron que el período de prueba debe servir como una fase de recopilación de datos para determinar la cadencia de reuniones más eficaz, sin comprometer los objetivos de seguridad operacional. Si bien la mayoría de los participantes aprobó el cambio, Aeroméxico mantuvo su preferencia por la frecuencia trimestral actual a fin de preservar el impulso de la seguridad operacional regional, y Panamá destacó los posibles riesgos de ciberseguridad asociados con las alternativas virtuales.

8.3 Los participantes concluyeron que el éxito del período de prueba depende de mantener un enfoque basado en datos y de asegurar la calidad de las reuniones mediante una estructura refinada. Brasil recomendó específicamente que las reuniones reestructuradas dediquen días completos a la revisión de datos de seguridad operacional, al enfoque Infoshare y al trabajo de los equipos de mejora de la seguridad operacional. La Reunión también tomó nota de 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/DXX	ENSAYO SOBRE LA REESTRUCTURACIÓN Y LA REDUCCIÓN DE LA FRECUENCIA DE LAS REUNIONES DEL PA-RAST
<p>Qué:</p> <p>Que, a fin de responder a la retroalimentación 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 de prueba de la frecuencia de las reuniones a tres sesiones en 2026, incorporando un mecanismo de recopilación de datos para evaluar el impacto en el cumplimiento de su mandato de seguridad operacional; y</p> <p>b) el ESC evalúe el desempeño del período de prueba y presente un informe para el ESC/42 (2027).</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para atender la carga que implica la frecuencia de los viajes, asegurando al mismo tiempo que una cadencia de reuniones revisada y una mayor duración de las mismas puedan apoyar de manera eficaz los objetivos de seguridad y los productos técnicos del grupo.</p>	
<p>Cuándo: a) Año calendario 2026 y b) antes del ESC/42</p>	<p>Estado: <input type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Miembros de la industria, ESC</p>

8.5 Bajo la NE/06, la Secretaría propuso institucionalizar los servicios de interpretación simultánea para las reuniones del PA-RAST como un mecanismo permanente de apoyo operativo. El documento destaca que la provisión de interpretación inglés-español desde 2023 incrementó significativamente la participación y la inclusión, permitiendo que los expertos regionales contribuyan de manera eficaz a las discusiones técnicas en sus idiomas nativos.

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 apoyó convertir la medida temporal en una disposición permanente; sin embargo, Brasil y Canadá sugirieron priorizar la interpretación para las sesiones de tipo plenario con el fin de gestionar los costos. Airbus recomendó que el techo financiero se mantenga adaptable a futuros cambios en los calendarios de reuniones.

8.7 La Reunión acordó la siguiente decisión:

DECISIÓN	
RASG-PA/15/DXX	CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS DE INTERPRETACIÓN PARA LAS REUNIONES DEL PA-RAST
<p>Qué:</p> <p>Que, con miras a garantizar una participación inclusiva y eficaz de los Estados y de las partes interesadas de la industria en las discusiones técnicas de seguridad operacional, en particular en aquellas reuniones en las que ningún Estado anfitrión asume la responsabilidad de los arreglos de interpretación, y sujeto a la aplicación de los recursos financieros del RASG-PA de conformidad con las políticas y los mecanismos de seguimiento aprobados:</p> <p>a) el RASG-PA apruebe la financiación de la provisión de servicios de interpretación simultánea para las reuniones del PA-RAST, según sea necesario, como un mecanismo permanente de apoyo operativo; y</p> <p>b) la Secretaría enmiende el Manual de Procedimientos para incluir la interpretación inglés-español como un requisito para las reuniones del PA-RAST, detallando las distintas fuentes de financiación de dichos servicios en función del lugar de celebración de la reunión.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Cuánto</p> <p>Los fondos del RASG-PA se utilizarán, de manera excepcional y según sea necesario, de conformidad con la Política del RASG-PA para la Utilización de los Recursos Financieros, sujetos a un límite anual de USD 30 000, y con los gastos reportados a través de los mecanismos de seguimiento establecidos.</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Para mantener el aumento de la participación, la inclusión y la eficacia de las reuniones del 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 riesgos de seguridad, independientemente de su dominio del idioma.</p>	
<p>Cuándo: Inmediatamente</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

8.8 Bajo la NE/07, la Secretaría presentó una propuesta para abordar las vacantes de liderazgo dentro del PA-RAST y del Comité Ejecutivo de Dirección del RASG-PA. El documento destaca la necesidad de un enfoque coordinado para cubrir los cargos vacantes de Copresidente y Vice copresidente, a fin de garantizar la continuidad operativa y mantener el impulso de las iniciativas regionales de seguridad operacional.

8.9 La Reunión expresó un apoyo unánime a las medidas propuestas. Canadá respaldó la alineación de los períodos de liderazgo con el ciclo de las reuniones plenarias, mientras que Estados Unidos recomendó que los miembros elegidos para cubrir vacantes a mitad de período completen únicamente el resto del mandato original. Los participantes coincidieron en la necesidad de actualizar el Manual de Procedimientos para incluir directrices claras sobre la gestión de este tipo de contingencias de liderazgo.

8.10 La Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
RASG-PA/15/DXX	COBERTURA DE VACANTES DE LIDERAZGO EN EL RASG-PA Y EL PA-RAST
<p>Qué:</p> <p>Que, con el fin de mantener la continuidad del liderazgo, facilitar una sucesión ordenada y preservar el equilibrio entre los Estados y la industria, el RASG-PA:</p> <p>a) respalde y apruebe los resultados de las elecciones del PA-RAST para su presentación a ratificación durante la fase presencial de la Decimoquinta Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad de la Aviación – Panamérica (RASG-PA/15) (marzo de 2026);</p> <p>b) apruebe el establecimiento de una periodicidad revisada para los mandatos de liderazgo del PA-RAST, de modo que cada mandato de dos años comience y concluya en una reunión plenaria del RASG-PA;</p> <p>c) apruebe la realización de las elecciones del RASG-PA durante la sesión plenaria presencial del RASG-PA/15 para cubrir el período 2026–2029; y</p> <p>d) instruya a la Secretaría a actualizar el Manual de Procedimientos del RASG-PA para incorporar las disposiciones identificadas relativas a la cobertura de vacantes de liderazgo tanto en la estructura del RASG-PA como del PA-RAST, a más tardar para el ESC/41.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para salvaguardar la eficacia, la transparencia y la credibilidad del marco regional de gobernanza de la seguridad operacional.</p>	
<p>Cuándo: De la a) a la c) Inmediatamente y d) antes del ESC/41</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Miembros de la industria</p>