



NOTA DE ESTUDIO

ESC/41 — NE/05

12/08/26

Cuadragésima Primera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/41)

Ciudad de México, México, 2 al 3 de septiembre de 2026

Cuestión 4 del

Orden del Día:

Proyectos y actividades del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST)

ASUNTOS DE PA-RAST QUE REQUIEREN LA ATENCIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO

(Presentada por el PA-RAST)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta los asuntos que el PA-RAST eleva al Comité Directivo Ejecutivo para decisión o información: el alcance y la comparabilidad de las estadísticas publicadas en el Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA; las modificaciones al Manual de Procedimientos de RASG-PA relativas a los criterios de membresía y observadores; el establecimiento de un Código de Conducta del PA-RAST; una capacidad propuesta para apoyar a los Estados en la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y la cuestión de su ubicación dentro de la estructura; el estado de la implementación de los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST) en la Región; la vinculación de los trabajos de seguridad operacional en pistas de aeródromos con el análisis de riesgos del PA-RAST; los logros de la Iniciativa de Colaboración PA-RAST/APRAST; el estado de la iniciativa ASAP de RASG-PA, incluido un llamado a voluntarios para proyectos piloto; y un ajuste en la estructura de las reuniones del PA-RAST. Los detalles de apoyo se presentan en los **Apéndices A al D**.

Acción:	Se invita a la Reunión a adoptar las medidas que se presentan en la Sección 11.
Metas Estratégicas 2026-2050:	Todos los vuelos son seguros y protegidos
Referencias:	• Sumario de Discusiones de RASG-PA/15 (incluyendo la Conclusión RASG-PA/15/C01) • Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA 2025 • Informe de Seguridad Operacional de la OACI 2025 • Manual de Procedimientos de RASG-PA, Quinta Edición • Decisión RASG-APAC 14/4 • Informes de las Reuniones APRAST/24 y APRAST/25 • Hoja de ruta mundial para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10161)

1. Introducción

1.1 El PA-RAST ha identificado asuntos que ameritan la atención del Comité Directivo Ejecutivo; algunos requieren una decisión y otros se presentan únicamente para información. Los detalles de apoyo se incluyen en los Apéndices.

2. Estadísticas del Informe Anual de Seguridad Operacional: alcance y comparabilidad

2.1 Se han identificado discrepancias aparentes entre las cifras publicadas en el Informe Anual de Seguridad Operacional de RASG-PA y las presentadas en los productos mundiales de la OACI (el Informe de Seguridad Operacional de la OACI y iSTARS). A modo de ejemplo, de los dos accidentes fatales por pérdida de control en vuelo registrados en la Región en 2025, solo uno aparece en iSTARS. Tras la coordinación con la Sede de la OACI, se determinó que la causa corresponde a una diferencia de alcance y no a un error: los productos de la OACI presentan información relativa a las operaciones comerciales regulares con una masa máxima de despegue superior a 5 700 kg, ya que el cálculo de tasas requiere datos de salidas que se recopilan únicamente para operaciones regulares; en cambio, el Informe Anual de Seguridad Operacional ha presentado totales que incluyen también las operaciones no regulares. Ambas fuentes se basan en la misma cadena de validación de datos.

2.2 La diferencia es significativa y, cuando no se identifica claramente, genera aparentes contradicciones que pueden socavar la confianza en los datos de seguridad operacional publicados por la Región. En consecuencia, se invita al Comité a decidir la forma en que estos datos deberán presentarse en el Informe. Las consideraciones pertinentes, incluida una segunda dimensión relacionada con los umbrales de Masa máxima de despegue (MTOW), se exponen en el Apéndice A.

3. Enmienda al Manual de Procedimientos de RASG-PA: criterios de membresía y condición de observador

3.1 La visibilidad de RASG-PA y del PA-RAST, así como el interés en participar en sus actividades, han aumentado. La experiencia ha demostrado que las disposiciones sobre membresía contenidas en el Manual se beneficiarían de una mayor precisión respecto de qué entidades reúnen los requisitos para ser miembros y de la forma en que otras entidades pueden participar, a fin de asegurar que la membresía continúe alineada con la misión de seguridad operacional del Grupo.

3.2 En consecuencia, el PA-RAST propone enmiendas a la Sección 4 del Manual, las cuales definen la membresía haciendo referencia a la lista de organizaciones internacionales de la OACI que pueden ser invitadas a participar en reuniones de la OACI y a su operación dentro de la región, y distinguen entre el derecho de los Estados a participar como observadores y la consideración discrecional de otras organizaciones para participar en esa calidad. Las enmiendas también prevén el reconocimiento, por parte del Comité Directivo Ejecutivo, de asociaciones regionales de la industria de la aviación que contribuyan al logro de los objetivos de RASG-PA. El texto propuesto de la enmienda se presenta en la NE/03.

4. Código de Conducta de RASG-PA

4.1 Los miembros de RASG-PA prestan sus servicios representando a Estados y Territorios, organizaciones internacionales y a la industria, cada uno con sus propios intereses institucionales y comerciales. El Manual de Procedimientos les asigna la responsabilidad de mantener las actividades del Grupo centradas en la seguridad operacional, y el Acuerdo de Confidencialidad prohíbe el uso de la información divulgada en sus reuniones con fines comerciales, competitivos, punitivos o de litigio; sin embargo, ninguno de estos instrumentos regula el uso de la membresía en el PA-RAST (es decir, el nombre del Equipo, su prestigio y sus productos) en apoyo de las posiciones de una organización en particular.

4.2 En consecuencia, RASG-PA está estableciendo un Código de Conducta que aborda los conflictos de interés, la coordinación de las comunicaciones externas con los Copresidentes y la Secretaría, y el compromiso de no invocar la afiliación a RASG-PA o PA-RAST en apoyo de las posiciones o actividades de promoción de una organización en particular. El cumplimiento de este Código constituirá una condición para la participación.

5. Apoyo a los Estados en la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP): capacidad propuesta y su ubicación dentro de la estructura

5.1 La Conclusión RASG-PA/15/C01 encomienda el desarrollo de una estrategia para apoyar la implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP). La labor realizada hasta la fecha ha identificado una brecha práctica: las medidas regionales de seguimiento evalúan si los Estados han establecido los elementos de un SSP, y las iniciativas regionales relacionadas con los datos dependen de que los Estados lo hayan hecho; sin embargo, la Región no dispone de una base acordada para determinar cuáles elementos debería establecer primero un Estado. La labor desarrollada en el marco de la C01 propone un enfoque por fases al que un Estado puede incorporarse en el nivel que corresponda a su grado de madurez, priorizando el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (SDCPS) como punto de entrada para la gestión de datos (Apéndice B).

5.2 Se propone poner a prueba este enfoque mediante un proyecto piloto en la Región NACC, con un número reducido de Estados que participen desde distintos niveles de madurez. El piloto se centrará en validar el método de priorización, es decir, determinar si la implementación secuencial de los elementos del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en función de su contribución a las actividades regionales de seguridad operacional permite a un Estado establecer más rápidamente un Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) funcional, y si los datos resultantes mejoran la comprensión regional de los riesgos. Como resultado, se espera obtener una metodología validada que pueda ponerse a disposición de toda la Región y cuyos resultados se presentarían en el ESC/42, junto con el informe de progreso ya requerido en virtud de la Conclusión C01. Su relación con el programa apoyado por la Oficina Regional SAM, que es complementario y que esta propuesta no modifica, así como los mecanismos previstos para el intercambio de lecciones aprendidas y la modalidad propuesta para su ejecución, se describen en el Apéndice B. Los Estados participantes trabajarían en coordinación con los mecanismos regionales que ya apoyan la implementación del SSP, concretamente el Grupo de Trabajo SSP de la Región NACC y el Proyecto SSP de la Región SAM, en lugar de operar de forma paralela a ellos.

6. Implementación de los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional

6.1 Los trabajos de los Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST) continúan en tres Estados. En Colombia, el Go-Team realizó su visita inicial en mayo de 2026 y actualmente se están elaborando los Términos de Referencia, aunque el progreso se ha ralentizado en el contexto de la nueva administración del país. En México, se encuentra en marcha una iniciativa para establecer vínculos con el Subcomité de Aviación Comercial creado bajo la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC). En Argentina, se ha establecido una interacción con los operadores del país. En cada uno de estos casos, RASG-PA se mantiene dispuesto a brindar apoyo adicional cuando así lo solicite el Estado correspondiente. La situación actual se presenta en el Apéndice D.

7. Conexión de las iniciativas de seguridad operacional en pistas de aeródromos con el análisis de riesgos del PA-RAST

7.1 El PA-RAST y la cartera de Aeródromos y ayudas terrestres (AGA) de las Oficinas Regionales, incluidos los Grupos de Trabajo AGA (AGA TF) y otros mecanismos de implementación relacionados con AGA en las regiones NAM/CAR y SAM, están trabajando para vincular las actividades regionales de seguridad operacional en pistas con la labor del PA-RAST en las categorías de alto riesgo de incursión en pista y excursión de pista, sin crear nuevos órganos ni nuevas obligaciones de presentación de informes. Con este fin, el PA-RAST prevé establecer vínculos con los Equipos de seguridad operacional en Pista (Runway Safety Teams - RST) de la Región, de manera que la visión regional de los riesgos contribuya a orientar y respaldar su labor y, cuando exista un Equipo Colaborativo de Seguridad Operacional (Collaborative Safety Team - CST) activo en un Estado, conectar a los RST con dicho CST y canalizar las actividades a través de este mecanismo, en lugar de hacerlo mediante canales paralelos. La situación de la implementación de los RST en la Región, así como una propuesta para fortalecerla mediante un enfoque más basado en riesgos y datos, se presentan por separado a esta Reunión en la *NE/10, Cuestión 4 del Orden del Día*.

8. Iniciativa de Colaboración PA-RAST/APRAST: logros alcanzados.

8.1 La Iniciativa de Colaboración entre el PA-RAST y el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación de Asia y el Pacífico (APRAST) se estableció como una prueba de dos años en virtud de la Decisión RASG-APAC 14/4 (noviembre de 2024) y fue respaldada por RASG-PA. La iniciativa ha producido resultados concretos y bidireccionales, entre ellos tres intercambios de asesoramiento completados; la adopción en la región Asia-Pacífico de productos desarrollados en la región Panamericana, incluida la creación de un Grupo de Trabajo sobre Cultura de Seguridad Operacional del APRAST, establecido en respuesta directa a los trabajos liderados por el PA-RAST; y la adopción en la Región Panamericana de prácticas provenientes de Asia-Pacífico, incluido el mecanismo de seguimiento para la implementación del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en Pista (GAPPRI) y el concepto de intercambio de datos que sustenta el programa presentado al Comité bajo la Cuestión 5 del Orden del Día. Los logros alcanzados se presentan en el Apéndice C.

9. Iniciativa ASAP de RASG-PA: estado actual y participación en proyectos piloto.

9.1 En el marco de la Iniciativa del Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP) de RASG-PA, el Grupo Regional de Trabajo ASAP, copresidido por un Estado y un explotador, está elaborando material de orientación, promoviendo la concienciación sobre la Cultura Justa en toda la Región y desarrollando un proyecto piloto con un Estado, un explotador y su grupo de empleados. El proyecto piloto en Colombia no ha registrado avances significativos en el contexto de la nueva administración del país. No obstante, la Iniciativa continúa activa y está reorientando sus esfuerzos hacia aquellos Estados y explotadores que han expresado interés en participar.

10. Estructura de las reuniones del PA-RAST: jornada dedicada alineada con la Hoja de Ruta Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación.

10.1 El PA-RAST está ajustando la estructura de sus reuniones de manera que un día de cada ciclo de reuniones esté dedicado a debates alineados con la Hoja de Ruta Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10161), vinculando directamente su examen de los riesgos regionales y de las Iniciativas de Mejora de la Seguridad Operacional (SEI) con las acciones establecidas en dicha Hoja de Ruta. Esta disposición comenzará a aplicarse a partir de la reunión PA-RAST/71 (São Paulo, agosto de 2026).

11. Acciones Sugeridas

11.1 Se invita a la Reunión a:

- a) decidir la forma en que el Informe Anual de Seguridad Operacional presentará los datos sobre accidentes, ya sea utilizando el conjunto de datos correspondiente a las operaciones regulares, el conjunto de datos correspondiente al total de las operaciones comerciales, o ambos, teniendo en cuenta lo expuesto en el Apéndice A;
- b) decidir la ubicación de la capacidad descrita en la Sección 5, a partir de las opciones presentadas en el Apéndice B, y encomendar a la Secretaría la preparación de los términos de referencia correspondientes;
- e) tomar nota de las Secciones 6 a 10; y
- f) alentar a los Estados que deseen ofrecerse como voluntarios para el proyecto piloto de la Iniciativa ASAP de RASG-PA, en colaboración con un explotador y su grupo de empleados, a expresar su interés ante la Secretaría.

— — — — —

APÉNDICE A
INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL: CONSIDERACIONES QUE AFECTAN LA DECISIÓN
SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LOS DATOS

1. Al decidir la forma en que el Informe Anual de Seguridad Operacional presentará los datos de accidentes, el Comité podría considerar los siguientes aspectos:

- a) el conjunto de operaciones regulares (MTOW superior a 5 700 kg) es el único conjunto para el cual pueden calcularse tasas y es directamente comparable con el Informe de Seguridad Operacional de la OACI y con iSTARS;
- b) el conjunto de todas las operaciones comerciales (validado por el Grupo de Estudio de Validación de Sucesos de la OACI, e incluyendo las operaciones no regulares) ofrece una visión más completa de la experiencia regional en materia de accidentes comerciales, pero únicamente permite presentar cifras absolutas, ya que no es posible calcular tasas debido a la inexistencia de un denominador basado en salidas para las operaciones no regulares; esto aplica tanto a las cifras de accidentes como a las de víctimas fatales;
- c) si el Comité decide presentar ambos conjuntos de datos, estos deberán mantenerse estructuralmente separados, indicando explícitamente en cada tabla y gráfico su alcance (tipo de operación y umbral de MTOW) y filtrando los datos en consecuencia;
- d) cuando el Informe presente tendencias de datos, una breve explicación de lo que muestran las cifras contribuiría a hacer explícito el propósito analítico y reduciría el riesgo de interpretaciones no previstas; y
- e) independientemente del enfoque de presentación que se adopte, el alcance correspondiente deberá documentarse en la nota metodológica del Informe.

— — — — —

APÉNDICE B

APOYO A LOS ESTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP: ENFOQUE POR ETAPAS Y OPCIONES DE EJECUCIÓN

1. Enfoque por etapas

1.1 Muchos Estados se enfrentan a la misma pregunta al inicio de la implementación: ¿por dónde comenzar? En ausencia de una referencia común, esta pregunta suele abordarse de manera aislada y siguiendo secuencias diferentes. El trabajo desarrollado en virtud de la *Conclusión RASG-PA/15/C01 – Implementación priorizada de los elementos del SSP en apoyo de los objetivos de seguridad operacional basados en datos de RASG-PA*, propone un enfoque por etapas que permite a un Estado incorporarse en el punto que corresponda a su nivel actual de madurez. El enfoque contempla: una fase inicial, que abarca el marco legislativo, las responsabilidades y rendición de cuentas, así como la política de cumplimiento (*enforcement*); una fase de activación de datos, centrada en el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS); una fase en la que el Estado transforma sus datos en indicadores de desempeño en materia de seguridad operacional (SPI) acordados y en actividades de supervisión basadas en datos; y una fase de madurez, orientada a completar la efectividad del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP). Se otorga prioridad al SDCPS como punto de entrada basado en datos, dado que es un elemento que puede ser implementado por un Estado aun sin contar con un SSP maduro; proporciona de forma inmediata una visión propia de sus riesgos de seguridad operacional y contribuye a la implementación efectiva evaluada en el marco del USOAP CMA.

2. Proyecto piloto propuesto

2.1 El enfoque descrito en el párrafo B.1 se pondría a prueba mediante un proyecto piloto en la Región NACC, con la participación de un número reducido de Estados, dos o tres, que ingresen al enfoque por etapas desde distintos niveles de madurez, permitiendo así validar el mecanismo de incorporación adaptado al nivel de desarrollo que caracteriza esta propuesta. Los Estados participantes serían identificados en coordinación con la Oficina Regional y seleccionados con base en los siguientes criterios: que el Estado aún no cuente con un SSP maduro; que manifieste su disposición a participar; y que los datos de seguridad operacional que aporte, una vez recopilados, contribuyan de manera significativa a mejorar la comprensión del panorama regional de riesgos. La implementación de los Métodos Recomendados y Normas (SARPs), incluido el establecimiento de un SSP, continúa siendo responsabilidad de las Oficinas Regionales y de los propios Estados. El proyecto piloto no modifica dicha responsabilidad; la contribución de RASG-PA consiste en la priorización de elementos basada en riesgos, en consonancia con el enfoque de gestión de riesgos que guía los trabajos del Grupo.

2.2 El proyecto piloto permitirá determinar si la secuenciación de los elementos del SSP en función de su contribución a las actividades regionales de seguridad operacional permite que un Estado alcance un SDCPS operacional en menos tiempo que mediante un enfoque no diferenciado, así como verificar si los datos resultantes son utilizables a nivel regional. El resultado esperado será una metodología validada, que incluya la secuencia de implementación, los criterios de incorporación y la evidencia sobre los aspectos que funcionaron y aquellos que no, para que posteriormente la Región pueda ofrecerla a otros Estados como orientación adaptable a sus necesidades particulares.

2.3 El proyecto piloto informará sus avances al ESC/42, conjuntamente con el informe de progreso previsto en virtud de la *Conclusión RASG-PA/15/C01*.

3. Relación con el programa respaldado en la Región SAM

3.1 La Oficina Regional SAM respalda actualmente un programa destinado a fortalecer la capacidad de gestión de riesgos de los Estados y la implementación del SSP. Este programa se desarrolla mediante un acompañamiento continuo a un Estado durante un ciclo de veinticuatro meses, comenzando con una evaluación de las preguntas de protocolo del USOAP correspondientes a dicho Estado. El programa mide sus resultados en función de la implementación efectiva de las preguntas de protocolo relacionadas con el SSP alcanzada durante ese período. Su plan de comunicaciones identifica a RASG-PA como una de las partes interesadas para la divulgación de resultados y lecciones aprendidas. Dicho programa es presentado separadamente a esta Reunión por la Oficina Regional SAM.

3.2 El programa mencionado y el proyecto piloto aquí propuesto responden a necesidades diferentes. El programa busca determinar cómo desarrollar la capacidad SSP dentro de un Estado seleccionado para recibir apoyo, mientras que el proyecto piloto aborda la cuestión de qué elementos del SSP y qué Estados deberían priorizarse a nivel regional. Un enfoque basado en un acompañamiento de tal intensidad no puede ampliarse a toda la Región NACC, compuesta por 22 Estados y 19 territorios, utilizando los recursos actualmente disponibles. En consecuencia, antes de considerar las modalidades de apoyo, resulta necesario establecer criterios claros para orientar los esfuerzos regionales. La Secretaría mantendría mecanismos de coordinación entre ambas iniciativas con el fin de asegurar el intercambio de experiencias y lecciones aprendidas en ambas direcciones. Ningún aspecto de esta propuesta modifica el programa desarrollado en la Región SAM.

4. Modalidad propuesta

4.1 Se propone que el proyecto piloto sea ejecutado por una fuerza de tarea constituida por RASG-PA para este propósito específico, aprovechando la experiencia del PA-RAST en la priorización de elementos del SSP basada en riesgos. La fuerza de tarea estaría integrada por los Estados participantes de la Región NACC y la Secretaría. Su existencia sería temporal y concluiría una vez finalizado el proyecto piloto. No se trataría de un órgano permanente para la promoción o implementación del SSP, responsabilidades que continúan correspondiendo a las Oficinas Regionales y a los propios Estados.

4.2 El apoyo a los Estados participantes se proporcionaría mediante los mecanismos ya existentes de la Oficina Regional NACC, por lo que el proyecto piloto no requeriría recursos adicionales. La propuesta sigue la línea de responsabilidades establecida en el Manual de Procedimientos: el PA-RAST aporta el análisis que sustenta la priorización basada en riesgos; el RASG-PA proporciona el marco institucional para convocar a los Estados participantes; y la Oficina Regional proporciona el apoyo para la ejecución.

4.3 La participación directa de los Estados involucrados tiene por objeto mantener el proyecto piloto bajo la responsabilidad de quienes tienen la obligación de implementar el SSP. La presente modalidad se aplicaría únicamente al proyecto piloto en la Región NACC y no se extendería a las actividades de apoyo a la implementación del SSP desarrolladas en la Región SAM.

— — — — —

APÉNDICE C

INICIATIVA DE COLABORACIÓN PA-RAST/APRAST: LOGROS ALCANZADOS

1. Intercambios de asesoramiento finalizados. Se han finalizado tres intercambios. El PA-RAST adoptó el Aviso Regional De Seguridad Operacional de APRAST sobre baterías de litio, lo adaptó al contexto panamericano y devolvió las modificaciones a APRAST para fortalecer su propio aviso, un intercambio que continúa mientras APRAST desarrolla la versión revisada de dicho aviso (RSA 25-002R1) y la orientación regional correspondiente. Asimismo, el RASG-PA adoptó el aviso de APRAST sobre el riesgo de colisiones en vuelo en espacio aéreo con Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM), incorporando aportes del PA-RAST y datos sobre Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) proporcionados por el Grupo de Trabajo de Análisis de GREPECAS, para elaborar el Aviso de Seguridad Operacional RSA-13 de RASG-PA, el cual fue promovido reconociendo expresamente su origen en la Región Asia-Pacífico. Por su parte, APRAST adoptó la Alerta sobre Problemas de Seguridad Operacional (RSIA-001) de RASG-PA relativa a configuraciones incorrectas del altímetro.

3. Productos y enfoques panamericanos adoptados en la Región Asia-Pacífico. El Kit de Herramientas para la Mitigación de Turbulencia de RASG-PA fue compartido con el Grupo de Trabajo sobre Pérdida de Control en Vuelo de APRAST, la cual acordó desarrollar una herramienta similar basada en dicho modelo. Asimismo, la Alerta de Seguridad Operacional RSIA-03A de RASG-PA, relativa a interferencias por radiofrecuencia que afectan al Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS), fue puesta a disposición de APRAST para su posible adopción y adaptación. Adicionalmente, Aeroméxico presentó su Programa de Acción para la Seguridad Operacional de la Aviación (*Aviation Safety Action Programme - ASAP*) durante APRAST/25 en calidad de socio de seguridad operacional de RASG-PA. El trabajo regional sobre la convergencia entre cultura justa (*Just Culture*) y Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), presentado en APRAST/24 y APRAST/25 bajo esta iniciativa, fue incorporado a los debates de la Región Asia-Pacífico sobre cultura justa, incluyendo actividades posteriores de coordinación con la República de Corea. Esta línea de trabajo se presenta por separado al Comité. Como respuesta directa a la nota de estudio sobre convergencia y al panel de discusión dirigido por el PA-RAST, el Grupo de Trabajo Organizacional de APRAST creó un Grupo de Trabajo sobre Cultura de Seguridad Operacional, encargada de integrar las actividades relacionadas con cultura de seguridad operacional y notificación voluntaria dentro de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional ya existentes en el Plan Regional de Seguridad Operacional de Asia-Pacífico relativas a: el establecimiento del SSP (SEI 3.2.1); y los sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SEI 3.2.2), en coordinación con los responsables de dichas iniciativas. Este enfoque, consistente en integrar la línea de trabajo dentro del plan regional de seguridad operacional en lugar de gestionarla como un programa independiente, ha influido asimismo en la planificación regional panamericana, habiéndose iniciado trabajos equivalentes en el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Región NACC.

3. Prácticas de la Región Asia-Pacífico adoptadas o en proceso de adopción en la Región Panamericana. El PA-RAST adoptó el mecanismo de seguimiento para la implementación del Plan Mundial de Acción para la Prevención de Incursiones en Pista (GAPPRI) desarrollado por el Grupo de Trabajo sobre Incursiones en Pista de APRAST. Asimismo, APRAST ha señalado recientemente el mecanismo de seguimiento desarrollado para el Plan Mundial de Acción para la Prevención de Excursiones de Pista (GAPPRE) para que sea utilizado por RASG-PA de manera similar, intercambio que el PA-RAST prevé abordar como la siguiente actividad dentro de la iniciativa. El concepto de Intercambio Regional de Datos de Asia-Pacífico, identificado a través de esta iniciativa, fue adaptado como base de diseño del Programa de Intercambio de Información sobre Seguridad Operacional entre Estados, presentado al Comité bajo la Cuestión 5 del Orden del Día. Entre otras prácticas de Asia-Pacífico identificadas para una posible aplicación en la Región Panamericana figuran: la Lista de Verificación de Seguridad en Pistas de CANSO/ACI; y el mecanismo para adoptar como productos regionales de seguridad operacional orientaciones desarrolladas por la industria.

— — — — —

APÉNDICE D

IMPLEMENTACIÓN DE EQUIPOS COLABORATIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (CST): ESTADO DE SITUACIÓN

1. **Colombia.** Tras la priorización de Colombia para recibir apoyo mediante un Equipo Colaborativo de seguridad operacional (CST), el Go-Team realizó su visita inicial a Bogotá los días 12 y 13 de mayo de 2026, con la participación de la Aerocivil, seis explotadores aéreos, administradores aeroportuarios, así como representantes de IATA, ALTA y Airbus. Los Términos de Referencia (ToR) del CST se encuentran actualmente en desarrollo y se ha recomendado a Aerocivil que no los finalice sin la participación de la industria, en consonancia con la naturaleza colaborativa del mecanismo. El avance de la iniciativa se ha ralentizado en el contexto de la nueva administración gubernamental del país, y Aerocivil aún no ha confirmado la celebración de la primera reunión del CST. Aerocivil tiene la intención de firmar una Declaración de Intención con el RASG-PA. El RASG-PA permanece dispuesto a involucrarse tan pronto como Aerocivil lo solicite, con el fin de apoyar una implementación sólida y efectiva del CST.
2. **México.** Se encuentra en marcha una iniciativa para establecer vínculos con el Subcomité de Aviación Comercial de México, establecido bajo la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), con el propósito de identificar conjuntamente con sus participantes oportunidades para alinear dicho equipo con las Orientaciones de RASG-PA sobre Equipos Colaborativos de Seguridad Operacional (CST). Ya se ha establecido contacto y se encuentra pendiente de confirmación, por parte de México, la celebración de una primera reunión con este propósito.
3. **Argentina.** Se han iniciado gestiones en Argentina, donde hasta la fecha la coordinación se ha centrado en los explotadores aéreos del país. De conformidad con el principio de que la colaboración precede a la estructura, este acercamiento a nivel de explotadores se enfoca en prioridades comunes de seguridad operacional como base para cualquier futuro mecanismo colaborativo. El RASG-PA se mantiene preparado para colaborar con la autoridad de aviación civil de Argentina y con sus explotadores cuando así se solicite y cuando estos se encuentren en condiciones de avanzar.