



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional en
Aviación – Pan América (RASG-PA)

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN – PAN AMÉRICA

(RASG-PA)

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

Quinta Edición

Acrónimos

ESC	Comité Directivo Ejecutivo
GASP	Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación
GASR	Hoja de Ruta Global de Seguridad Operacional de la Aviación
GREPECAS	Grupo Regional de Planificación e Implementación CAR/SAM
ICAO	Organización de Aviación Civil Internacional
IOSA	Auditoria de Seguridad Operacional de IATA
ISSA	IATA Standard Safety Assessment
NACC	Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
PA-RAST	Equipo Regional de Seguridad Operacional - Pan América
PMIO	Oficina de Gestión de Proyectos
RASG-PA	Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América
SAM	Sudamérica
SPI	Indicadores de Seguridad Operacional
SPs	Proveedores de servicios
SPT	Metas de seguridad operacional

Contenido

1. Antecedentes.....	2
2. Visión y Misión.....	2
3. Objetivos.....	3
4. Membresía.....	4
5. Estructura.....	5
5.1 Organización.....	5
5.2 Co-Presidentes del RASG-PA.....	6
5.3 Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA	6
5.4 Equipo Regional de Seguridad Operacional - Pan América (PA-RAST)	7
6. Roles y responsabilidades.....	7
6.1 El rol de la Secretaría.....	7
6.2 El rol de las Oficinas Regionales de la OACI.....	7
6.3 El rol de los Estados	8
6.4 El rol de la industria y las Organizaciones Internacionales	9
6.5 El Rol de los Co-Presidentes	9
6.6 El rol de Comité Directivo Ejecutivo	9
7. Programa y forma de trabajo del RASG-PA	10
7.1 Reuniones del RASG-PA	10
7.2 Programa de trabajo	11
8. Medición del Rendimiento de la Seguridad Operacional	11
9. Coordinación y Comunicación del RASG-PA	11
10. Reportes	12

Apéndices

Apéndice A – Membresía del RASG-PA	A1
Apéndice B – Términos de Referencia del PA-RAST	B1
Apéndice C – Procedimientos para la elección.....	C1
Apéndice D – Objetivos, indicadores y metas de seguridad operacional	D1

Procedimientos de enmienda

Este Manual de Procedimientos de RASG-PA se publica y mantiene bajo la autoridad de RASG-PA.

Todas las propuestas de enmienda del Manual de procedimientos del RASG-PA deben coordinarse con la Secretaría del RASG-PA. Se solicita a los usuarios que envíen a la Secretaría cualquier sugerencia para efectuar los cambios, según corresponda.

La Secretaría, en coordinación con los miembros de RASG-PA, revisará y propondrá actualizaciones del Manual de RASG-PA periódicamente, y según sea necesario, para garantizar un enfoque orientado a resultados y el desempeño óptimo del Grupo Regional, las Enmiendas serán enviadas al Comité Directivo Ejecutivo (ESC) para su aprobación.

Cualquier cambio, instrucciones nuevas o revisadas se incorporarán en el Manual como enmienda, con un resumen de los detalles incluidos en el Registro de Enmiendas.

El Manual de procedimientos de RASG-PA se pondrá a disposición como documento electrónico, por lo que cualquier modificación implicará la provisión de un nuevo archivo para la Parte o Apéndice enmendado.

Registro de enmiendas y correcciones

1. Antecedentes

1.1 El Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (RASG-PA) se estableció en noviembre de 2008 para utilizar el marco proporcionado por el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI y la Hoja de Ruta Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASR) para apoyar el establecimiento y la operación de un sistema de seguridad operacional de la aviación basado en el rendimiento, en la Región Panamericana.

1.2 En virtud de la resolución del 37º período de sesiones de la Asamblea General de la OACI, Montreal, del 28 de septiembre al 8 de octubre de 2010, se aceptó la Resolución A37-4 de la Asamblea, en la que se basa la implementación del RASG-PA, como se indica a continuación:

"Resolución de la Asamblea A37-4: Planificación mundial de la OACI para la seguridad

Reconoció que la seguridad es una responsabilidad compartida entre la OACI, los Estados contratantes y todas las demás partes interesadas;

Reconoció que la OACI debería implementar grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Destacó la necesidad de una mejora continua de la seguridad de la aviación a través de una reducción en el número de accidentes y muertes relacionadas en las operaciones de transporte aéreo en todas partes del mundo, particularmente en los Estados donde los registros de seguridad son significativamente peores que el promedio mundial;

Instó a los Estados contratantes, las organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional y las organizaciones internacionales interesadas a trabajar con todos los interesados para implementar los objetivos GASP y los objetivos de la metodología GASR y para implementar estas metodologías para reducir el número y la tasa de accidentes de aviación".

1.3 El RASG-PA apoya la implementación del GASP de la OACI y cumple con la aprobación del Consejo de la OACI de los Grupos Regionales de Seguridad Aérea (RASG), con el objetivo de abordar los asuntos de seguridad operacional de la aviación global desde una perspectiva regional. Además, el RASG-PA apoya a las Regiones NACC y SAM en el establecimiento de objetivos, prioridades, indicadores y el establecimiento de objetivos medibles para abordar las deficiencias relacionadas con la seguridad en cada región al tiempo que garantiza la coherencia de la acción y la coordinación de los esfuerzos.

1.4 El RASG-PA sirve como foro cooperativo regional para integrar los esfuerzos mundiales, regionales, nacionales y de la industria para continuar mejorando la seguridad operacional de la aviación en la Región. El RASG-PA busca eliminar la duplicación de esfuerzos a través del establecimiento de iniciativas y actividades cooperativas de seguridad operacional regional. Este enfoque coordinado reduce significativamente las cargas financieras y de recursos humanos en los Estados y permite la entrega de mejoras de seguridad medibles.

2. Visión y misión de RASG-PA

Visión

- 2.1 La visión del RASG-PA es mantenerse por delante de cualquier riesgo para la aviación comercial y colaborar para lograr el más alto nivel de seguridad operacional en la Región Panamericana.

Misión

- 2.2 La misión RASG-PA es reducir el riesgo de fatalidad en la aviación comercial, asegurando la priorización, coordinación e implementación de iniciativas de mejora de la seguridad operacional basadas en datos, en la Región Panamericana a través de la participación activa de todos los interesados en la aviación civil.

3. Objetivos de RASG-PA

- 3.1 El RASG-PA tiene dos objetivos:

- a) desarrollar una estrategia integrada basada en datos e implementar un programa de trabajo que respalde un marco de desempeño regional para la gestión del riesgo operacional, para reducir el riesgo de fatalidad de la aviación comercial en la Región Panamericana y promover iniciativas de seguridad de los Estados y la industria; y

Nota: Los datos regionales pueden apuntar a diferentes áreas de enfoque que el GASP/GASR.

- b) apoyar, monitorear e informar la implementación por parte de los Estados, del Plan Global de Seguridad Operacional (GASP, Doc. 10004) considerando los Planes Regionales de Seguridad Operacional, y fomentando la cooperación entre todos los Estados y las partes interesadas;

- 3.2 Para cumplir los objetivos de 3.1, el grupo deberá:

- a) en línea con el GASP y las prioridades regionales, identificar riesgos específicos de seguridad operacional de la aviación y proponer acciones de mitigación con plazos para resolver las deficiencias;
- b) monitorear e informar, utilizando un enfoque basado en datos, los principales riesgos de seguridad operacional de la aviación de la región;
- c) analizar la información de seguridad operacional y los peligros para la aviación civil a nivel regional y revisar los planes de acción desarrollados dentro de la región para abordar los peligros identificados;

Nota: La información de seguridad operacional compartida o utilizada en las actividades del RASG-PA no se utilizará para la ejecución de acciones punitivas. El RASG-PA puede requerir acuerdos de confidencialidad para hacer cumplir esta política.

- d) monitorear e informar el progreso de la implementación, por parte de los Estados, del GASP y los objetivos y prioridades regionales;
- e) proporcionar comentarios sobre la implementación del GASP y proponer enmiendas a los Planes Globales según sea necesario para mantenerse al día con los últimos desarrollos y promover la armonización a nivel regional;
- f) servir como un foro cooperativo regional que determina las prioridades regionales, basado en las conclusiones del proceso basado en datos, en línea con el GASP y las disposiciones relevantes de la OACI, integrando globalmente, esfuerzos regionales, subregionales y de la industria para continuar mejorando la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo;

- g) identificar e informar sobre las experiencias y desafíos de seguridad operacional regionales y emergentes que afectan la implementación del GASP por parte de los Estados y las medidas tomadas o recomendadas para abordarlos de manera efectiva; y
- h) facilitar el desarrollo e implementación de planes regionales de seguridad operacional de la aviación y promover su orientación entre los Estados para el desarrollo de sus propios planes nacionales de seguridad operacional.

4. Membresía del RASG-PA

- 4.1 Los siguientes son considerados miembros de RASG-PA:
 - a) Todos los Estados contratantes de la OACI y los territorios reconocidos por la OACI, dentro del área de acreditación de la Regiones NACC y SAM de la OACI;
 - b) Organizaciones internacionales y regionales de aviación, operadores de líneas aéreas, organizaciones de mantenimiento y reparación, fabricantes de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y aeroportuaria, organizaciones/representaciones internacionales de pilotos y profesionales de la aviación presentes en la región; y
 - c) Organizaciones Regionales, incluidas las Organizaciones Regionales de Supervisión de la Seguridad Operacional (RSOO), Desarrollo Cooperativo de Seguridad Operacional y Programas de Aeronavegabilidad Continua (COSCAP), y Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO) dentro del área de acreditación de las Oficinas Regionales NACC/SAM de OACI, que cuenten con mecanismos para la gestión de la seguridad aérea.
- 4.2 Los Estados acreditados en otras regiones y Estados no contratantes, así como la industria y organizaciones internacionales que no cumplan con los criterios de 4.1 tienen derecho a participar en las reuniones del RASG-PA como observadores.
- 4.3 Los miembros y observadores del RASG-PA sirven como socios del RASG-PA, y su compromiso conjunto es fundamental para el éxito en la mejora de la seguridad operacional de la aviación.
- 4.4 Los miembros del RASG-PA tienen derecho a participar en la Plenaria del RASG-PA, para lo siguiente:
 - a) elección de los miembros del ESC del RASG-PA;
 - b) revisión de los objetivos y conclusiones del RASG-PA y del programa de trabajo del RASG-PA; y
 - c) adopción de cualquier decisión, conclusión o declaración del RASG-PA.
- 4.5 Consulte el **Apéndice A** para obtener una lista de los miembros del RASG-PA.

5. Estructura

5.1 Organización

- 5.1.1 Para cumplir su mandato, se establece la siguiente organización del RASG-PA:
 - a) Comité Directivo Ejecutivo (ESC); y
 - b) Equipo Regional de Seguridad Aérea - Pan América (PA-RAST).

- 5.1.2 Utilizando un enfoque basado en la gestión de proyectos, el ESC puede establecer grupos de trabajo/comités, según sea necesario, para apoyar la investigación, la implementación y la priorización de las actividades del RASG-PA. Estos reportarán al ESC, y la duración de su actividad será establecida por el ESC.
- 5.1.3 El Director Regional NACC o SAM de la OACI actuará como Secretario del RASG-PA. El Director Regional de la OACI que actúa como Secretario de RASG-PA no servirá simultáneamente como Secretario del Grupo de Planificación e Implementación Regional CAR/SAM (GREPCAS).

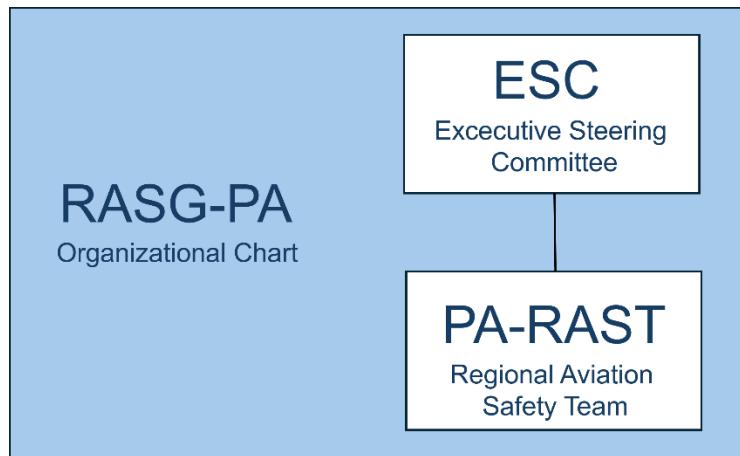


Figura 1 – Organización del RASG-PA

5.2 Presidencia RASG-PA

- 5.2.1 La presidencia del RASG-PA está compuesta por dos copresidentes y dos covicepresidentes. Un copresidente y un covicepresidente en representación de los Estados y Territorios miembros que conforman el Comité Ejecutivo Directivo (ESC); y un Copresidente y un Covicepresidente en representación de las Organizaciones Internacionales y la Industria, miembros del ESC.
- 5.2.2 Los miembros del ESC que representan a los Estados/Territorios, y a las Organizaciones/Industria, elegirán a su respectivo Copresidente. También elegirán un Vice-copresidente, quién asumirá el rol de Copresidente cuando el titular no pueda asistir a una reunión.
- 5.2.3 Las condiciones y el procedimiento para la elección de los Copresidentes y Covicepresidentes del RASG-PA de detallan en el **Apéndice C**.

5.3 Comité Directivo Ejecutivo de RASG-PA

- 5.3.1 La membresía del ESC del RASG-PA se basa en los siguientes principios:
- representación geográfica equilibrada dentro y entre las Regiones NAM/CAR y SAM;
 - representación equilibrada entre los Estados y las organizaciones internacionales /industria;
 - diversidad equilibrada de intereses y áreas de especialización en aviación civil; y
 - un número manejable de miembros para funcionar efectivamente como un cuerpo ejecutivo.
- 5.3.2 La membresía del ESC está compuesta por:
- Representantes de cinco Estados diferentes de las Regiones CAR/NAM;

- b) Representantes de cinco Estados diferentes de la Región SAM; y
 - c) Representantes de ocho organizaciones internacionales diferentes e Industria.
- 5.3.3 Cualquier miembro del RASG-PA puede asistir a las reuniones del ESC en calidad de observador, sujeto a una coordinación previa a fin de proporcionar el apoyo logístico y de lugar adecuado.
- 5.4.4 Las condiciones y el procedimiento para la elección de los Copresidentes y Covicepresidentes del RASG-PA se detallan en el **Apéndice C**.

5.4 Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Pan América (PA-RAST)

- 5.4.1 El PA-RAST se centrará en el análisis de datos de seguridad operacional, y en el desarrollo de iniciativas de mejora de la seguridad/planes de implementación detallados (SEI/DIP) diseñados para reducir el riesgo de mortalidad en la región, y en la preparación y publicación del Reporte Anual de Seguridad Operacional del RASG-PA.
- 5.4.2 El RASG-PA se asegurará de que el PA-RAST permanezca enfocado en el análisis de datos de seguridad y el desarrollo de SEI/DIP. A discreción del ESC, se podría realizar una revisión de tareas. El PA-RAST también supervisará la implementación de los SEI/DIP.
- Nota.- Consulte la Tabla 1 en el Párrafo 6.2.1 para la distribución de responsabilidades con respecto a los objetivos del GASp.*
- 5.4.5 El **Apéndice B** contiene los términos de referencia del PA-RAST, que incluye el procedimiento para la elección de sus representantes y sus funciones generales.

6. Roles y responsabilidades.

6.1 El rol de la Secretaría

- 6.1.1 Las funciones de la Secretaría del RASG-PA son las siguientes:
- a) coordinar la logística de las reuniones con los anfitriones;
 - b) desarrollar propuestas de agendas de reuniones en coordinación con los Co-Presidentes del RASG-PA;
 - c) asegurar que las agendas y la documentación de las reuniones, así como los informes, se proporcionen oportunamente a los miembros en el sitio web del RASG-PA;
 - d) garantizar que los informes de las reuniones, los avisos y los documentos relacionados se publiquen de manera oportuna después de las reuniones en el sitio web del RASG-PA;
 - e) controlar y administrar el sitio web RASG-PA;
 - f) supervisar las acciones acordadas, e informar sobre su estado al ESC;
 - g) mantener comunicación con los miembros de RASG-PA, los Co-Presidentes de RASG-PA, los miembros de ESC, PA-RAST.
por los canales oficiales adecuados;
 - h) identificar el apoyo administrativo requerido;
 - i) gestionar el programa de trabajo del RASG-PA;

- j) administrar e informar sobre la ejecución/asignación del presupuesto para la aprobación del ESC; y
- k) preparar los informes y documentos de trabajo para el Consejo de la OACI y/o la Comisión de Navegación Aérea sobre los desafíos regionales de implementación de seguridad operacional después de la revisión y aprobación del ESC; y
- l) Controlar y actualizar el Dashboard de los indicadores del RASG-PA.

6.2 **El papel de las Oficinas Regionales de la OACI**

- 6.2.1 Las funciones de las Oficinas Regionales NACC y SAM en relación con el RASG-PA son las siguientes:
 - a) Recopilar y mantener actualizados los datos e información de seguridad operacional de sus Estados miembros acreditados;
 - b) Proporcionar datos precisos e información de seguridad operacional al PA-RAST en sus respectivos SPI;
 - c) Desarrollar y apoyar la implementación de los Planes Regionales de Seguridad Operacional;
 - d) Supervisar y determinar el cumplimiento, la solicitud de asistencia o la dificultad de implementación que debe enviarse a la OACI sobre los objetivos y metas respectivos de los Planes Globales y Regionales de Seguridad Operacional de acuerdo con la **Tabla 1** a continuación.
 - e) Desarrollar informes sobre el estado del desarrollo/implementación de GASP y RASP y temas de agenda relacionados para las reuniones plenarias de ESC y RASG-PA.
- 6.2.2 Apoyar la implementación del SEI, DIP y proyectos aprobados por el ESC;
- 6.2.3 Según corresponda, coordinar con las RSOO, COSCAP y RAIO bajo su jurisdicción, todas las actividades realizadas para abordar los problemas regionales de seguridad operacional que garanticen la armonización en la medida de lo posible.

Objetivos del GASP	Responsable
1.1 Mantener una tasa de accidentes descendiente	PA-RAST
2.1 Todos los Estados mejoren su Aplicación Eficaz	NACC y SAM ROs
2.2 Todos los Estados alcancen un Índice de Vigilancia de la Seguridad Operacional positivo	NACC y SAM ROs
3.1 Todos los Estados implementen las bases de un SSP	NACC y SAM ROs
3.2 Todos los Estados implementen un SSP eficaz	NACC y SAM ROs
4.1 Los Estados busquen ayuda para mejorar su Índice de Vigilancia de la Seguridad Operacional	NACC y SAM ROs
4.2 Todos los Estados provean información de seguridad operacional al RASG-PA	NACC y SAM ROs
4.3 Todos los Estados con un SSP eficaz participen activamente en el RASG-PA	NACC y SAM ROs
5.1 Todos los proveedores de servicios, utilicen SPIs armonizados	NACC y SAM ROs
5.2 Incrementar el número de proveedores de servicios que participan en programas de la industria	NACC y SAM ROs
6.1 Todos los Estados implementen infraestructura básica de aeródromos y navegación aérea	NACC y SAM ROs

Tabla 1 – Responsabilidades del monitoreo y reporte de los Objetivos del GASP

6.3 El rol de los Estados

- 6.3.1 Las Autoridades de Aviación Civil (AAC), con el apoyo de los proveedores de servicios, según sea necesario, deben participar en el trabajo del RASG-PA y sus organismos contribuyentes para:
- a) garantizar el desarrollo y la implementación continuos y coherentes de los planes de seguridad operacional regionales y nacionales e informar sobre los indicadores clave de rendimiento (KPI);
 - b) apoyar el programa de trabajo del RASG-PA, con la participación de la autoridad con capacidad de toma de decisiones, con la experiencia técnica necesaria para el mecanismo de planificación e implementación, apoyando así las decisiones políticas a nivel estatal;
 - c) apoyar la implementación de una gestión eficaz de la seguridad operacional y procesos de toma de decisiones de forma colaborativa, para mitigar los riesgos de seguridad operacional de la aviación, apoyando así las decisiones y políticas a nivel estatal;
 - d) contribuir con información sobre los riesgos de seguridad operacional, incluidos los indicadores de desempeño de seguridad operacional (SPI) del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), de conformidad con el GASP como parte de sus actividades de gestión de riesgos de seguridad operacional;
 - e) garantizar la coordinación, a nivel nacional, entre la AAC, los proveedores de servicios y todas las demás partes interesadas, y la armonización de los planes nacionales con los planes regionales y mundiales;
 - f) facilitar el desarrollo y establecimiento de Cartas de Acuerdo y acuerdos bilaterales o multilaterales;
 - g) promover la implementación del GASP y los objetivos y metas correspondientes de los Planes Regionales de Seguridad Operacional para servir a los Estados en sus planes nacionales de Seguridad Operacional;
 - h) tomar nota de la información provista en el Tablero de Control SPI y el Informe Anual de Seguridad Operacional para la toma de decisiones de seguridad basada en datos; y
 - i) adoptar un enfoque basado en el desempeño para la implementación, como se destaca en los Planes Globales y Regionales.

6.4 El rol de la industria y las organizaciones internacionales

- 6.4.1 Las partes interesadas/socios de la industria y las organizaciones internacionales deben participar en el trabajo del RASG-PA y sus organismos contribuyentes para apoyar la implementación de la gestión de la seguridad operacional y los procesos de toma de decisiones colaborativos, así como para identificar los requisitos regionales, mitigar los riesgos de seguridad operacional, proporcionar experiencia técnica, según sea necesario, y garantizar los recursos adecuados.
- 6.4.2 Además de las disposiciones de 6.4.1, se alienta a la industria y las organizaciones internacionales a:
- a) contribuir con información sobre el riesgo de seguridad operacional, incluidos los indicadores de desempeño de seguridad operacional (SPI) del programa de gestión de la seguridad operacional (SMS), de conformidad con el GASP como parte de sus actividades de gestión de riesgos de seguridad operacional;
 - b) apoyar la implementación del GASP y los objetivos y metas correspondientes de los Planes Regionales de Seguridad; y

- c) tomar nota de la información proporcionada en el Tablero de Control SPI y el Informe anual de seguridad ejecutiva para la toma de decisiones de seguridad basada en datos;

6.5 **El rol de los Co-Presidentes**

6.5.1 Las funciones del Co-Presidente son las siguientes:

- a) convocar reuniones en coordinación con la Secretaría;
- b) presidir las sesiones plenarias y ESC del RASG-PA;
- c) mantener el foco en aspectos de seguridad operacional de alta prioridad;
- d) asegurar que las agendas cumplan los objetivos para mejorar la seguridad operacional;
- e) proporcionar liderazgo para los proyectos en curso;
- f) promover el consenso entre los miembros de RASG-PA;
- g) coordinar las actividades de RASG-PA estrechamente con la Secretaría de RASG-PA; y
- h) promover el RASG-PA y conducir gestiones para obtener contribuciones.

6.6 **El Rol del Comité Directivo Ejecutivo**

6.6.1 Las responsabilidades del ESC son las siguientes:

- a) desarrollar y aprobar el plan de trabajo RASG-PA que incluye objetivos, prioridades, indicadores y el establecimiento de objetivos medibles para abordar los problemas relacionados con la seguridad en las Regiones NAM/CAR y SAM;
- b) aprobar proyectos presentados al ESC;
- c) coordinar los proyectos aprobados por ESC;
- d) aprobar los SPI, SPT, SEI, y DIP;
- e) supervisar las actividades del PA-RAST, los grupos de trabajo y comités;
- f) revisar y aprobar el Informe Anual de Seguridad RASG-PA
- g) aprobar el presupuesto RASG-PA; y
- h) gestionar el presupuesto.

6.6.2 Las funciones de los miembros del ESC son las siguientes:

- a) ayudar a los Co-Presidentes;
- b) mantener el enfoque en los aspectos de mayor prioridad;
- c) asegurar que las agendas cumplan con los criterios para mejorar la seguridad operacional;
- d) proporcionar liderazgo para los proyectos y logros en curso;
- e) promover el consenso entre los miembros de RASG-PA;
- f) mantener comunicación y vinculación con la Secretaría de RASG-PA con respecto a las actividades de RASG-PA;

- g) identificar un representante alterno para la representación en el ESC;
- h) completar las tareas y actividades asignadas;
- i) participar en reuniones y teleconferencias de ESC; y
- j) garantizar la alineación de las actividades de RASG-PA con el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI y los Planes Regionales de Seguridad Operacional.

7. Programa y forma de trabajo del RASG-PA

7.1 Reuniones del RASG-PA

- 7.1.1 RASG-PA celebrará reuniones con diferente alcance y periodicidad, de la siguiente manera:
 - a) Las reuniones plenarias se reunirán cada año de manera consecutiva con el GREPECAS o según lo defina la plenaria;
 - b) El formato para las reuniones plenarias será definido por la plenaria.
 - c) El ESC se reunirá de acuerdo con el programa de trabajo aprobado por ESC, en las oficinas regionales de NACC o SAM, a menos que exista una invitación específica de un Estado;
 - d) Las reuniones del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST) se realizarán de acuerdo con el programa de trabajo aprobado por el ESC y de acuerdo con los Términos de Referencia del **Apéndice B**.
- 7.1.2 La Secretaría convocará a reuniones especiales cuando lo considere mejor para el grupo, con el acuerdo del ESC, ya sea en persona o por teleconferencia.
- 7.1.3 La Secretaría notificará a todos los miembros la hora y el lugar de cualquier reunión con un aviso previo de al menos 60 días para las reuniones en persona y un aviso previo de 15 días para las teleconferencias.
- 7.1.4 Las reuniones plenarias y las del ESC del RASG-PA serán bilingües (español e inglés) con servicios de interpretación simultánea y la documentación se proporcionará según sea necesario, en ambos idiomas.
- 7.1.5 El RASG-PA y el ESC registran sus actividades como Conclusiones y Decisiones:

Las **conclusiones** son acciones de RASG-PA que requieren comunicación y acción por parte de la OACI, los Estados/Territorios y/u industria/organizaciones internacionales;

Las **decisiones** son acuerdos internos RASG-PA

La clasificación de las conclusiones y decisiones son:

 - a) válido,
 - b) completado; y
 - c) reemplazado.
- 7.1.6 El procedimiento de “mecanismo expreso” permite una mayor eficiencia para el trabajo de RASG-PA, al permitir que los proyectos de conclusiones y decisiones se aprueben por correspondencia. A menos que la Secretaría considere lo contrario, el procedimiento habitual en el que no se recibe respuesta indica la aceptación del proyecto de conclusión o decisión.

7.2 Programa de trabajo

- 7.2.1 El programa de trabajo RASG-PA se basará en los datos proporcionados por el PA-RAST y el SMRT al ESC. El programa de trabajo se implementará a través de la metodología de gestión de proyectos. El Comité Ejecutivo será la autoridad para dar cuenta y revisar el progreso de cada uno de los proyectos. La actividad de monitoreo de riesgos del PA-RAST (proceso central) es un proceso continuo y no constituye un proyecto.
- 7.2.2 Las propuestas de proyectos como resultado de un proceso basado en datos, se presentarán al ESC para su consideración cuando se puedan identificar claramente problemas específicos, partes interesadas, actividades, recursos y plazos, para apoyar el proceso de toma de decisiones del ESC.
- 7.2.3 Para conservar los recursos limitados del RASG-PA, las propuestas de proyectos deben ser respaldados por el análisis de datos. Los proyectos que no pueden ser respaldados o priorizados utilizando datos pueden considerarse fuera del alcance del RASG-PA.
- 7.2.4 Los proyectos del PA-RAST y otros proyectos RASG-PA que involucran a los Estados como partes interesadas deben garantizar que las interacciones en nombre de RASG-PA involucren directamente a la Oficina Regional de la OACI correspondiente. La OACI coordinará la participación adecuada de los Estados en función de la naturaleza de los proyectos aprobados por la ESC.
- 7.2.5 Cada proyecto aprobado por ESC (PA-RAST u otro), tendrá un miembro de ESC como representante del proyecto.
- 7.2.6 La Oficina Regional de la OACI debería liderar y monitorear los objetivos del GASP que están más relacionados con el cumplimiento en lugar del análisis basado en datos de seguridad operacional. Ver Tabla 1 en el Párrafo 6.2.1.

8. Medición del rendimiento de la seguridad operacional

- 8.1 El rendimiento de la seguridad operacional a nivel regional, así como el cumplimiento de los planes globales y regionales se medirán mediante el uso de una serie de indicadores (SPI) y metas de desempeño de seguridad operacional (SPT).
- 8.2 Los SPI y SPT serán aprobados por el ESC y monitoreados utilizando un tablero de control de SPI desarrollado y mantenido por la Secretaría.
- 8.3 El ESC revisará periódicamente los SPI y los SPT para asegurarse de que cumplen su función correctamente.
- 8.4 Consulte el **Apéndice D** para obtener una lista de SPI y SPT aprobados.

9. Coordinación y comunicación de RASG-PA

- 9.1 Con respecto a la coordinación, el RASG-PA:
 - a) coordinará cuestiones de seguridad operacional con el GREPECAS;
 - b) fomentará la cooperación, el intercambio de información, el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los Estados y las partes interesadas;
 - c) proporcionará una plataforma para la coordinación y cooperación regional entre los Estados y las partes interesadas para la mejora continua de la seguridad operacional en la región, con la debida consideración a la armonización de las actividades, y la coordinación intra e interregional;

- d) se asegurará que todas las actividades de seguridad operacional a nivel regional y subregional estén coordinadas entre los principales actores, para evitar la duplicación de esfuerzos;
- e) si se identifican factores externos tales como la seguridad (security), los problemas ambientales y económicos como parte de los procesos de seguridad operacional, se informará a la Secretaría de la OACI para las acciones correspondientes;
- f) identificará ejemplos prácticos y herramientas para apoyar la implementación efectiva de la gestión de la seguridad operacional; y
- g) a través de la Secretaría del RASG-PA, informará a los Directores Generales de Aviación Civil y la CLAC de los resultados de las reuniones del RASG-PA.

9.2 Además, el RASG-PA:

- a) asegurará la coordinación y comunicación interregional a través de mecanismos formales e informales, incluida la participación en reuniones establecidas, con el propósito de coordinar las actividades RASG y PIRG, el GASP y los planes regionales de seguridad operacional de la aviación; e
- b) identificará las partes interesadas que podrían verse afectadas por las SEI del RASG-PA dentro y fuera de la región, y desarrollará una estrategia efectiva de comunicación y coordinación con las partes interesadas.

10. **Informes**

- 10.1 El RASG-PA informará los resultados de su trabajo al Consejo de la OACI a través de la Comisión de Navegación Aérea (ANC) por medio de la Secretaría de la OACI, que coordinará previamente con los Copresidentes de la ESC.
- 10.2 Los informes de las reuniones del RASG-PA deben reflejar la estructura del GASP (desafíos organizacionales, riesgos de seguridad operacional, infraestructura y medición del desempeño de la seguridad operacional) y los entregables del RASG-PA deben considerar los objetivos y metas del GASP a través de los RASP.
- 10.3 Los informes de las reuniones del RASG-PA deben proporcionarse en un formato estandarizado a los órganos rectores de la OACI para identificar los desafíos regionales y emergentes, e incluirán como mínimo:
 - a) una breve historia de la reunión (duración y agenda);
 - b) una lista de participantes en la reunión, afiliación y número de asistentes;
 - c) una lista de conclusiones y decisiones con una descripción de su justificación (qué, cuándo, por qué y cómo);
 - d) una lista de iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) vinculadas a los objetivos e indicadores del GASP correspondientes, y el mecanismo apropiado utilizado para medir su efectividad;
 - e) desafíos comunes de implementación identificados entre los miembros del RASG-PA y posibles soluciones, asistencia requerida y plazos estimados para resolver, si corresponde, por subregión;
 - f) identificación de recomendaciones sobre acciones o mejoras particulares que requerirían consideración por parte del ANC y el Consejo para abordar desafíos particulares;
 - g) una lista de cuestiones con referencias cruzadas a las acciones que deben tomar la sede de la OACI y/o las oficinas regionales;

- h) con base en el GASP, los SPI y las herramientas asociadas, informar en la medida de lo posible sobre el estado de implementación de los objetivos, metas e indicadores de seguridad operacional, incluidas las prioridades establecidas por la región en sus planes regionales de seguridad operacional;
 - i) una lista de elementos para la coordinación con el PIRG y un resumen conciso del resultado de las discusiones relacionadas;
 - j) comentarios sobre cuestiones de implementación y recomendaciones viables al Consejo de la OACI para mejorar continuamente futuras ediciones del GASP que identifiquen objetivos y prioridades regionales de seguridad operacional para asegurar un enfoque apropiado en las preocupaciones emergentes de seguridad operacional;
 - k) el programa de trabajo y las acciones futuras a tomar por el RASG.
-

Appendix A

RASG-PA Membership

Secretary:

Mr. Fabio Faizi Rahnemay Rabbani – Regional Director, SAM Regional Office

Co-Chairpersons:

Andrew Larsen – Canada / Javier Vanegas – CANSO

Vice-Cochairpersons:

Gerardo Hueto – IATA

Executive Steering Committee:

States	Industry/International organizations
Aruba	Airbus
Brazil	ALTA
Canada	ATR
Chile	Boeing
Colombia	CANSO
Costa Rica	Embraer
Dominican Republic	IFALPA
Panama	IATA
Uruguay	
United States	

NACC States (22) and territories (19):

Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Dominica, Dominican Republic, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent and the Grenadines, Trinidad and Tobago, United States

French Antilles (Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre et Miquelon), Aruba, Curaçao, Sint Maarten, Bonaire, Saba, Sint Eustatius, Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Montserrat, Turks and Caicos Islands, United States, Puerto Rico, Virgin Islands

SAM States (13):

Argentina, Brazil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela

Industry/Organizations:

ACI-LAC, Airbus, ALTA, ATR, ARCM, Boeing, CANSO, COSESNA, Embraer, Flight Safety Foundation, IATA, IFALPA, SRVSOP

APPENDIX A**PAN AMERICA — REGIONAL AVIATION SAFETY TEAM (PA-RAST)
TERMS OF REFERENCE (TORs)****1. Purpose of the Regional Aviation Safety Team:****1.1 Mandate:**

- Analyze available data sources (reactive and proactive) to pursue data driven safety management.
- Recommend objectives, priorities and indicators and setting measurable targets to address safety-related deficiencies in the Pan-American Region, ensuring consistency of action and coordination of efforts
- Identify safety issues for action or follow up and to inform ESC for executive decisions making.
- Outputs will be in a de-identified format.
- Analyze data driven safety risk areas identified by RASG-PA using the Global Aviation Safety Roadmap (GASR) process.
- Recommend possible mitigation strategies and provide recommended actions to ESC categorized by:
 1. Risk areas approved by ESC (i.e.PA-RAST/CFIT/1); Safety Impact (High, Medium or Low); Changeability (Difficult, Moderate and Easy) taking into consideration political will, commitment / consensus, resource requirements, availability for implementation, potential blockers – what conditions exist that could prevent implementation; Impact-Changeability (IC) Indicator (P1, P2, P3, etc.); Priority; Champion; Notes.
- Recommend establishment of achievable projects based on prioritized mitigation measures with well-defined deliverables (including metrics to assess the effectiveness of the proposed mitigation actions) and clear time-frames established for the RASG-PA Executive Steering Committee further action.
- Set a timeframe for reporting to RASG on activities.
- Support Industry safety information sharing forums.
- Support States and industry with the implementation of Collaborative Safety Teams and in coordination of CST actions and activities.

1.2 Data Protection:

1. All safety data utilized or safety analysis and information developed will be protected from public disclosure.
2. All data contributors will execute and be bound by the provisions of the Memorandum of Understanding between that data contributor and RASG-PA.

1.3 Roles and Responsibilities

1.3.1 PA-RAST Chairpersons

The PA-RAST Chairpersons consist of two Co-Chairs and two Vice-Chairs. One Co-Chair and one Vice-Chair representing the ICAO Member States and Territories in the Pan America Region; and one Co-Chair and one Vice-Chair representing International Organizations and Industry, with activities in the ICAO Pan America Region.

The PA-RAST Chairpersons are accountable to:

- Provide direction to PA-RAST to support achievement of the group's objectives;
- Report outcomes of the PA-RAST to the RASG-PA Executive Steering Committee;
- Set the PA-RAST agenda and convene meetings;
- Chair and facilitate PA-RAST meetings;
- Engage with PA-RAST HRC/SET working group leads, and provide relevant guidance and strategic direction;
- Approve meeting reports and share relevant information with PA-RAST members;
- Engage with PA-RAST HRC Project/SET working group leads; and
- Ensure PA-RAST deliverables and recommendations are developed, discussed and communicated with participation of appropriate stakeholder groups (States, industry members) within the ICAO Pan America Region.
- Engage with aviation stakeholders in the Pan-America Region to build support for and strengthen participation in PA-RAST
- Coordinate closely with ICAO Secretariat to perform these actions

The Co-Chairs and Vice-Chairs share accountability for Chairpersons responsibilities, Co-Chairs are the primary leads. The position of Vice-Chair was created to ensure continuity and smooth transition in management of PA-RAST.

In addition, vice-chairs are accountable to:

- Support co-chairs in the leadership of PA-RAST activities
- Assume the role of Co-Chair when the incumbent is unable to attend a meeting.

1.3.2 PA-RAST Members

PA-RAST members are representatives from ICAO Member States and Territories in the Pan America Region; and from International Organizations and Industry that have activities in the ICAO Pan America Region.

Members are responsible to:

- Attend/participate in scheduled meetings;
- Ensure PA-RAST activities and discussions are driven by and remain focused on safety;
- Participate in discussions/sharing their expertise and awareness of safety concerns to assist PA-RAST in reaching its safety objectives;
- Consult on safety concerns within their organizations to help inform PA-RAST discussions;

- Actively support the work of the PA-RAST and its working groups; and
- Abide by the PA-RAST ToRs, treat information discussed or shared in the PA-RAST according to the Non-Disclosure Agreement.

Active members: members that attend 2 of the last 4 meetings are considered active members of PA-RAST.

Inactive members: members that do not attend 3 consecutive meetings are considered inactive members of PA-RAST.

- Only Active members vote in an election and/or can be appointed to or hold Chairpersons positions or Project champion roles.

1.3.3 PA-RAST Secretariat

The role and function of the PA-RAST Secretariat is championed by an ICAO Regional Office in the Pan America Region. The Secretariat receives guidance and direction from the PA-RAST Chairpersons.

The PA-RAST Secretariat is responsible for:

- Administrative and logistical duties; which includes the planning, coordination and facilitation of PA-RAST meetings;
- Providing operational/administrative support to the PA-RAST;
- Dissemination of meeting reports, as appropriate;
- Ensuring liaison of PA-RAST with other ICAO groups; and
- Encouraging horizontal communication, engagement and cooperation.

1.3.4 Collaborative Safety Team Representatives

Local/regional Collaborative Safety Teams (CST) can appoint representatives to attend PA-RAST meetings. CSTs are considered active partners of the PA-RAST and their participation is highly encouraged.

CST representatives are responsible to:

- Contribute available safety intelligence to PA-RAST;
- Communicate safety issues identified by CSTs to facilitate identification of systemic issues across CSTs in the Region;
- Liaise with PA-RAST to engage with appropriate stakeholders when CSTs have identified safety issues that relate to risks that would benefit from broader outreach within the region.
- Advertise PA-RAST Safety Enhancements and Safety Advisories within the CST and its stakeholders in order to facilitate its local implementation, as applicable.

1.3.5 Observers and Ad-hoc Participants

Observers and ad-hoc participants may attend PA-RAST meetings or participate in support of other PA-RAST activities when required (e.g. working groups). These may include other international partners, associations, operators who can share safety information to be considered by the PA-RAST, for awareness of safety activities being undertaken and to provide feedback on mitigation options and actions.

SMEs from PA-RAST member organizations may attend on an ad-hoc basis to provide expertise on specific topics. Other participants to be considered, as applicable.

Prior to any meeting, a list of Ad-Hoc participants and Observers should be presented to the co-chairs for review and approval.

1.4 **Election of PA-RAST Chairpersons**

1.4.1 **Election Process**

Per 1.3.1, the PA-RAST Chairpersons consists of one Co-Chair and one Vice-Chair representing States and Territories; and one Co-Chair and one Vice-Chair representing the International Organizations and Industry.

Active members from PA-RAST member States/Territories and Organizations/Industry that are present at a PA-RAST meeting elect their respective PA-RAST Co-Chair and Vice-Chair by nominating a person and organization, another member of the respective group seconds the nomination. If there are no objections, the election is concluded.

Given the nature of PA-RAST Chairpersons responsibilities, particularly with regards to effective engagement with the PA-RAST community, the election of co-chairs and vice-chairs is based on both the member organization and the trust and confidence of PA-RAST members in the individual assuming the role. As such, the election is not automatically transferable to a replacement individual from the same organization (See exception in 1.4.2)

If the election is not performed during an in-person meeting, the nomination of PA-RAST Co-Chairs and Vice-chairs is confirmed by PA-RAST members during the next quarterly PA-RAST meeting. The election is formalized through communication of a WP to RASG-PA ESC.

1.4.2 **Election Term**

Being a Chairperson can represent a total commitment of 4 years, as follows:

From the time of the formal approval, the Co-Chairs and Vice-Chairs exercise their functions for a 2-year term. To allow for renewal in leadership, at the end of year 2, Co-Chairs step down and Vice-Chairs become Co-Chairs. PA-RAST members then elect a new vice-chair.

1.4.3 **Chairperson changes within the 2-year term**

If a Co-Chair leaves PA-RAST or is unable to complete their 2-year term, the Vice-Chair will assume the Co-Chair function for the remaining period of the original Co-Chair's term, then also continue as Co-Chair for the subsequent 2 years following the original term, as would have been the case per the normal transition of responsibility.

When a Co-Chair leaves PA-RAST before the end of their 2-year term and the Vice-Chair assumes the Co-Chair responsibilities, the organization of the departing Co-Chair may be provided the opportunity to backfill the Vice-Chair position for the remainder of the original 2-year term, when that organization's candidate meets all of the following criteria:

- a) The candidate is an active member of the PA-RAST,
- b) The candidate has attended 3 of the last 4 quarterly meetings; and,
- c) The candidate is a member of an HRC team.

This is intended to facilitate continuity in representation and in organization commitments. In this circumstance, at the end of the original 2-year term, an election is required to elect the Vice-Chair (or confirm the current incumbent).

If the organization of the departing Co-Chair is unable to fill the vice-chair position with a candidate that meets the criteria above, the Vice-Chair position is considered open. In this case, PA-RAST active member States/Territories and Organizations/Industry will elect their respective Vice-Chair at the next quarterly meeting to assume the remainder of the original 2-year term, as well as the following 2-year term as Vice-Chair.

2. High Risk Category Projects / Safety Enhancement Teams (SETs)

2.1 Purpose of the SETs:

2.1.1 The purpose of the SET is to prepare and develop Detailed Implementation Plans (DIPs) for the four focus areas as determined by RASG-PA.

2.2 Membership, roles and responsibilities:

2.2.1 Membership

- Each HRC Project/SET will include States/Territories and International Organizations/Industry. The project champion/team leader will be responsible to coordinate the team meetings and will report progress at PA-RAST meetings. **HRC project/SET should have balanced expertise and representation from states and industry.**
- Ensure regular attendance and participation in HRC project meetings. If a project member misses 3 consecutive meetings organized by the project champion/SET Team lead, the member will no longer be considered/identified to be part of the HRC project/SET and will be removed from the project member list.

2.2.2 HRC Project Champions / SET Team leads

HRC Project champions lead and coordinate the project team in order to complete analysis and develop safety enhancement initiatives and products.

Project champions are volunteers from the list of PA-RAST members.

Like the approach adopted for the PA-RAST Chairpersons, to allow for renewal in leadership and generation of new ideas, positions of HRC project champions/SET Team Leads are revalidated every 2 years by offering the opportunity to other members to take on the responsibility.

2.2.3 Project member responsibilities

HRC Project/SET members are responsible to:

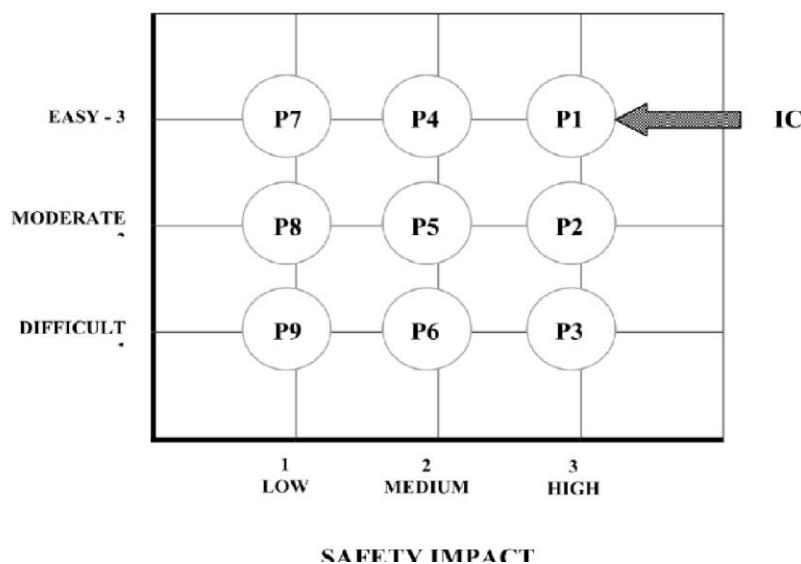
- Attend/participate in meetings;
- Participate in discussions/sharing their expertise and awareness of project topic to assist PA-RAST HRC Project in reaching its safety objectives;
- Consult on safety concerns within their organizations to help inform HRC Project discussions;
- Actively support the work of the project champion; and
- Assist in the development of mitigation strategies in support of the HRC Project/SET objectives

2.3 Safety Enhancement Team Methodology:

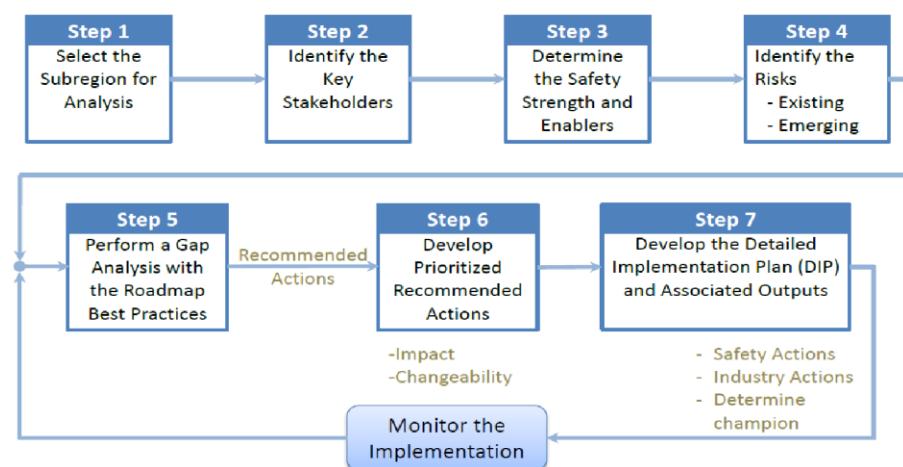
1. Review and analysis of accident risk data (pareto, etc.)
2. Review of applicable safety enhancements
3. Initiate preparation of Detailed Implementation Plan (DIP)
4. Review DIPs with PA-RAST members
5. Present DIPs to ESC for feedback
6. Coordinate DIP implementation at PA-RAST meetings
7. Monitor progress

2.4 RASG-PA Safety Enhancement Initiative Methodology

2.4.1 Impact-changeability (IC) Level Chart



2.4.2 Development of a Safety Enhancement Initiative (SEI) by RASG-PA



3 ADMINISTRATION

3.1 Meeting frequency

PA-RAST holds meetings in person on a quarterly basis throughout the calendar year.

PA-RAST projects and working groups created to complete specific projects may convene more frequently to complete assessment activities and report back to the PA-RAST with their results.

3.2 PA-RAST Meeting Structure

PA-RAST quarterly meetings are 3 days in duration, the order of topics varies, but a typical agenda is structured as follows:

- 1 Day – dedicated to operational safety presentations on various safety topics of interest
- 1 Day – reserved for HRC project teams to perform hands-on work
- 0.5 Day – Safety data review, analysis and HRC Project Updates

PA-RAST Quarterly Meeting Locations

- -Spring and Fall meetings alternating in location between ICAO NACC (Mexico) and SAM (Lima) Offices.
- -Winter and Summer meetings at various locations in the Americas (hosted by States or industry members)

Ad-hoc Meetings are held as needed for:

- Facilitation of State Collaborative Safety Team (CST) development
- High-risk Category (HRC) project work.

APPENDIX C

Procedure for the election of the Co-Chairs of the RASG-PA and the members of the Executive Steering Committee (ESC) of the RASG-PA

Election of RASG-PA Co-Chairs

1. The RASG-PA chairmanship is composed of two cochairs and two vice-cochairs. A cochair and a vice cochair representing the member States and Territories that make up the Executive Steering Committee (ESC); and a Cochair and a Vice Cochair representing International Organizations and Industry, members of the ESC.
2. The members of the ESC representing the States/Territories, and the Organizations/Industry, will elect their respective Cochair. They will also elect a Vice-Cochair, who will assume the role of Co-Chair when the incumbent is unable to attend a meeting.
3. The co-chairs and vice co-chairs proposed by their representatives in the ESC will be approved by the members of the RASG-PA during the plenary meeting of the year corresponding to the election. Approval will be formalized by a Plenary Decision.
4. Upon approval, the co-chairs and vice-cochairs will serve for a period of 3 years. Co-chairs and vice co-chairs may not serve for more than two consecutive terms.
5. If a Co-chair is unable to serve his or her 3-year term, the Vice-chair will assume the duties of Co-chair for the remainder of the original term.
6. To maintain continuity and transition functions, the State or organization from which the outgoing co-chair comes will appoint a replacement from its organization who will assume the position of vice-cochair for the remaining period of the original term.

Election of members of the Executive Steering Committee (ESC)

7. The Regional Offices, in coordination with their RASG-PA Member States, will propose four States from the CAR/NAM regions, and four States from the SAM Region, to represent them in the ESC.
8. Members of industry and International Organizations, members of the RASG-PA, will nominate four of their members to represent them on the ESC.
9. Regional Organizations, including Regional Safety Oversight Organizations (RSOO), Cooperative Development of Safety and Continued Airworthiness Programs (COSCAP), and Regional Accident and Incident Investigation Organizations (RAIO), from other regions, who are members of the RASG-PA by virtue of their presence within the accreditation area of the ICAO NACC/SAM Offices, may not be elected members of the ESC.
10. For the selection of ESC members, the professional profile and experience of the representatives, their communication and leadership skills, and their familiarity with the procedures and operation of the RASG-PA should be taken into account. Particular attention should be paid to the ability of proposed members to attend all ESC meetings and other RASG-PA meetings, in-person and virtual, for the duration of their participation in the ESC.

11. A desirable criterion for ESC members is to have knowledge and experience in safety management, and in the 8 critical elements of safety oversight.
12. States should consider aspects such as geographic diversity, industry complexity, availability of resources, among others, to ensure that ESC members equitably and adequately represent the diversity of the region.
13. Candidates for members of the ESC will be proposed by its members, and must be approved by the RASG-PA during the plenary meeting of the year corresponding to the election. Approval will be formalized through a Plenary Conclusion.
14. Upon approval, the members of the ESC will serve for a period of 3 years, and may be re-elected only once for a similar period, and may not serve more than two consecutive terms. Final considerations
15. If an ESC member is unable to continue serving on the ESC, he will be replaced by someone from his State/Organization, who meets the relevant selection criteria, for the original term of office of his predecessor.
16. If a State or Organization cannot continue to be part of the ESC, it will be replaced by another State or Organization, respectively, taking into account the selection and approval criteria for members of the ESC.
17. The replacement of Co-Presidents, members, States and/or Organizations referred to in points (5), (6), (15) and (16) will be approved by the RASG-PA through the express approval mechanism, for the remaining term of office that corresponds to the original member.
18. If an ESC member does not attend two consecutive ESC meetings, he or she will be removed from the Committee.

- END -

APPENDIX D

RASG-PA SAFETY INDICATORS LOG

Goal	GASP Target	RASG-PA Target 20XX	Indicator	2020 Baseline
Achieve a continuous reduction of operational safety risks	Maintain a decreasing trend of global accident rate	XX% yearly reduction of 5 year moving average	5 year average of the number of accidents per million departures (accident rate)	
			Regional Accident rate	
			Number of fatalities per passengers carried (fatality rate)	
Strengthen States' safety oversight capabilities	All States to improve their score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system	Overall Regional EI score at or above XX%	Overall Regional EI score	
			XX percentage effective implementation of CE-6	Percentage effective implementation of CE-6 in SAM
	By 2022, all States to reach a positive safety oversight margin, in all categories	All States maintaining a positive safety oversight margin in all categories	Percentage of States maintaining a positive safety oversight margin in all categories	
Implement effective State safety programmes (SSPs)	By 2022, all States to implement the foundation of an SSP	All States to establish their SSP	SSP foundation regional implementation average	
			SSP establishment regional average	
			Number of States that have established a SSP	
Increase collaboration at the regional level	By 2022, all States to contribute information on safety risks, including SSP safety performance indicators (SPIs), to their respective regional aviation safety group (RASGs)	All States will provide safety risk information, including the SPIs of their SSP to RASG-PA	Number of States contributing information on safety risks to RASGs and RO	
			Number of States that are sharing their SSP SPIs with RASGs	
Expand the use of industry programmes	By 2022, increase the number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes	Increase the number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes	Number of airlines with IOSA/ISSA registry	
			SEANS-Safety (CANSO)	
			APEX (ACI)	
Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations	By 2022, all States to implement the air navigation and airport core infrastructure	XX% AGA Regional Effective implementation	AGA Regional Effective implementation	
			XX ANS Regional Effective implementation	ANS Regional Effective implementation
			XX% of certified aerodromes	% of certified aerodromes