



**Decimosegunda Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación –
Panaméica (RASG-PA/12)**

Salvador, Bahía, Brasil, 14 – 15 de noviembre de 2022

Segunda Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA

Salvador, Bahía, Brasil, 15 de noviembre de 2022 (13h00 hora local)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Estado de implementación del GASP en la región Panaméica

BRECHAS DE IMPLEMENTACION Y POSIBLES SOLUCIONES

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota de estudio presenta las principales brechas de implementación del GASP en la región Panaméica, a partir de la información obtenida de los Indicadores de Seguridad Operacional (SPI) del RASG-PA, y plantea las posibles soluciones para reducir dicha brecha.	
Acción:	Se invita a la Reunión a: a) Revisar el contenido de la presente Nota de Estudio y del Apéndice A; y b) Comentar y aprobar la Conclusión y la Decisión propuesta en 2.3 de esta Nota de Estudio
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Manual de procedimientos del RASG-PA• Términos de referencia para los RASGs• Doc 10004 – Plan Global de Seguridad Operacional (GASP)

1. Introducción

1.1 De acuerdo con las “Atribuciones Generales de los Grupos Regionales De Seguridad Operacional de la Aviación (RASG)” dispuestas por el Consejo de la OACI”, los RASGs deben contribuir a la implementación por parte de los Estados del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004), así como vigilar y notificar los avances en la implementación del GASP por parte de los Estados y en los objetivos y prioridades regionales.

1.2 Adicionalmente, los RASG deben reconocer los problemas comunes de implementación identificados y proponer las posibles soluciones, la asistencia requerida y los plazos estimados para resolverlos.

2. Identificación de las brechas y posibles soluciones

2.1 De acuerdo con la información del Apéndice de la nota de estudio NE/03 (adjunto a esta nota), los Indicadores de Seguridad Operacional (SPI) del RASG-PA que registran menor progreso, o incluso un retroceso son:

- a) Número de accidentes;
- b) Porcentaje de Estados con un índice de vigilancia de la seguridad operacional mayor a 1 en todas las categorías;
- c) Número de Operadores IOSA;
- d) Promedio regional de implementación efectiva en el área de Servicios Navegación Aérea (ANS)

2.2 Sobre el particular cabe analizar individualmente las razones detrás del comportamiento de estos indicadores:

2.2.1 **Número de accidentes** – El número de accidentes totales pasó de 15 a 58 principalmente por el sostenido incremento de operaciones luego de la pandemia del Covid-19. La solución recomendada es utilizar tasa de accidentes en lugar de cifras absolutas, e incluso en tal caso se recomienda utilizar solamente la tasa promedio de los últimos 5 años (Ver NE/08).

2.2.2 **Porcentaje de Estados con un índice de vigilancia de la seguridad operacional mayor a 1 en todas las categorías** – La variación del indicador es menor a 2 puntos porcentuales, debido principalmente al incremento del tráfico por la recuperación de la pandemia del Covid-19, y a los cambios en el número de las preguntas del protocolo de evaluación del Programa USOAP de la OACI. No hacen falta cambio en el indicador porque ya no está considerado en la Edición 2023-2025 del GASP, en tal sentido se recomienda eliminar el indicador en alineación con el GASP.

2.2.3 **Número de Operadores IOSA** - El indicador en el GASP hace referencia al uso de los programas de la industria. Por el momento, el número de operadores con certificación IOSA único al que el SMRT utiliza como referencia. Adicionalmente, las variaciones año-a-año no son una medición adecuada, porque no se reflejan, por ejemplo, los operadores certificados que suspendieron operaciones o que se fusionaron con otros operadores. Se recomienda la creación de un grupo AD-HOC de los miembros de la industria que conforman el RASG-PA, y que cuentan con un programa de evaluación reconocido por la OACI (ACI LAC, CANSO, IATA, FSF), para determinar el indicador adecuado.

2.2.4 **Promedio regional de implementación efectiva en el área de Servicios Navegación Aérea (ANS)** – La variación del indicador es de 0.1 puntos porcentuales, debido a los cambios en el número de las preguntas del protocolo de evaluación del Programa USOAP de la OACI. Adicionalmente, como fue manifestado en el informe de la reunión RASG-PA/11, los ciclos de auditoría del Programa USOAP no permiten capturar oportunamente los cambios. Ver las contiene recomendaciones para la Comisión de Navegación Aérea (ANC) y el Consejo de la OACI en la nota de estudio NE/06.

2.3 A partir de la información provista por esta nota de estudio y por la NE/03 y su Apéndice, la Secretaría pone en consideración de la Reunión las siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN RASG-PA-12/CX/2022		INDICADOR SOBRE EL USO DE LOS PROGRAMAS DE LA INDUSTRIA	
Qué: Se establezca un grupo Ad-Hoc con los representantes de la industria que cuentan con programas reconocidos por la OACI (ACI LAC, CANSO, FSF, IATA) para que propongan el indicador o indicadores más adecuados de la Meta 5 del GASP sobre el uso de los programas de la industria, como parte de la medición de implementación regional del GASP.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político/Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
Porqué: Para medir de forma más objetiva el nivel de implementación regional del GASP de la meta 5 sobre el uso de los programas de la industria reconocidos por la OACI.			
Cuándo: La propuesta de indicadores deberá presentarse durante la reunión ESC/38 para su consideración.		Estado: Válido	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> otros		Responsables: Grupo Adhoc (ACI LAC, CANSO, FSF, IATA)	

3. Acciones sugeridas:

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Revisar el contenido de la presente nota de estudio; y
- b) Comentar y aprobar la Conclusión y la Decisión propuesta en 2.3 de esta nota de estudio.

APÉNDICE / APPENDIX

Nivel de implementación del Plan Global de Seguridad Operacional/

Level of implementation of the Global Operational Safety Plan

Goal	Target	SPIs	2021	2022	Diff
Goal 1: Achieve a continuous reduction of operational safety risks	1.1 Maintain a decreasing trend of global accident rate	Number of accidents	15	21	+6
		Number of fatal accidents	0	0	0
		Number of fatalities	0	0	0
		Accident rate per 1 million departures	2.18	1.89	-0.29
		5 year average accident rate	3.1	2.88	-0.22
		% of accidents related to HRCs	0	0	0
Goal 2: Strengthen States' safety oversight capabilities	2.1 All States to improve their score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows: by 2022 – 75 per cent by 2026 – 85 per cent by 2030 – 95 per cent	Average EI	73.42	74.25	+0.83
		Number of States above 75% EI	23	23	0
		Percentage of States above 75% EI	68	68	0
	2.2 By 2022, all States to reach a safety oversight index greater than 1, in all categories	Percentage of States with al SOI categories above 1	81.8	80	-1.8
Goal 3: Implement effective State safety programmes (SSPs)	3.1 By 2022, all States to implement the foundation of an SSP	SSP foundation implementation regional average	69.8	77.07	+7.27
		Number of States with 100% SSP foundation	0	0	0
		Number of States with ≥90% SSP foundation	7	10	+3
		Percentage of States with ≥90% SSP foundation	20.6	32.14	+11.54
	3.2 By 2025, all States to implement an effective SSP, as appropriate to their aviation system complexity	SSP Establishment regional average	31.8	33.04	+1.24
Goal 4: Increase collaboration at the regional level	4.1 By 2020, States that do not expect to meet GASP Goals 2 and 3, to use a regional safety oversight mechanism, another State or other safety oversight organization's ICAO recognized functions in seeking assistance to strengthen their safety oversight capabilities				N/A
	4.2 By 2022, all States to contribute information on safety risks, including SSP safety performance indicators (SPIs), to their respective regional aviation safety group (RASGs)	National Safety Plan Implementation Average	42.3	55.03	+12.73
	4.3 By 2022, all States with effective safety oversight capabilities and an effective SSP, to actively lead RASGs' safety risk management activities				N/A
Goal 5: Expand the use of industry programmes	5.1 By 2020, all service providers to use globally harmonized SPIs as part of their safety management system (SMS)				N/A
	5.2 By 2022, increase the number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes	Number of IOSA operators	81	76	-5
Goal 6: Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations	6.1 By 2022, all States to implement the air navigation and airport core infrastructure	AGA Average Regional EI	65.3	66.53	+1.23
		ANS Average Regional EI	69.51	69.38	-0.13
		Number of certified aerodromes	111	122	+11
		Percentage of certified aerodromes	49.5	54.4	+4.84
		Number of ARDM with RST	107	108	+1
		Percentage of ARDM with RST	47.05	47.37	+0.28