



**Trigésimo Novena Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/39)**  
Ciudad de México, 29 y 30 de mayo de 2024

**Asunto 2: Proceso de gestión de la seguridad operacional del RASG-PA**

**Propuesta de nuevos proyectos**

(Presentado por: Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota presenta información relativa a los nuevos proyectos del RASG-PA para la consideración y aprobación del ESC.	
<b>Action:</b>	2.1 Se invita a la Reunión a: a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio, y b) Aprobar las propuestas de Decisión detalladas en 2.1 (a) y (c)
<b>Objetivo Estratégico:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Safety</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• RASG-PA/13, ESC/38</li></ul>

**1. Antecedentes**

1.1 De acuerdo con el Manual de Procedimientos del RASG-PA, el programa de trabajo se basará en los datos, y se implementará a través de la metodología de gestión de proyectos. El Comité Ejecutivo (ESC) será la autoridad para dar cuenta y revisar el progreso de cada uno de los proyectos.

1.2 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.

1.3 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.

1.4 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.

1.5 Cada proyecto aprobado por ESC (PA-RAST u otro), tendrá un miembro de ESC como representante del proyecto. 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.

## 2. Desarrollo

2.1 Para la consideración de la reunión ESC/39, el PA-RAST está preparando 3 proyectos, uno de los cuáles está listo para su aprobación, y 2 más que requieren autorización adicional para continuar con la preparación de la propuesta final del proyecto. Los proyectos a los que hace referencia este párrafo son los siguientes:

- a) **Aprobación de recursos para traducción de documentos.** – Los documentos producidos por el PA-RAST desde el 2022 a la fecha, están disponibles solamente en idioma inglés. Adicionalmente, otras publicaciones sobre seguridad operacional relevantes de la industria podrían llegar a una mayor audiencia, si estuvieran disponibles en idioma español. Teniendo en cuenta que 20 de los 32 Estados miembros del RASG-PA tiene como principal idioma el español, es importante que la información producida por el grupo también esté disponible en este idioma.

La Secretaría solicitó cotizaciones a diferentes servicios de traducción técnica, obteniendo propuestas que varía desde los 12 USD hasta los 20 USD por página. Una como ejemplo un promedio de 16 USD por página, la traducción de todas las circulares publicadas del RASG-PA costaría 1,600 USD. Sin tener en cuenta documentos técnicos adicionales, que no son del RASG-PA, pero cuya disponibilidad en idioma español beneficiaría directamente las actividades de mitigación de riesgos.

En este sentido, según el cometido del formulario de solicitud de fondos que se adjunta como **Apéndice A** de la presente Nota, el PA-RAST solicita la autorización para disponer de, hasta, 10,000 USD anuales para contratar servicios de traducción de los documentos producidos por el RASG-PA, y de otros documentos cuya disponibilidad en español sea considerada como relevante por el PA-RAST. En caso de que el requerimiento de fondos fuera mayor, se realizará una solicitud expresa al ESC.

Para tal fin, se propone a la región ESC/39 la consideración de la siguiente Decisión:

DECISION RASG-PA ESC/39/XX		FONDOS PARA LA TRADUCCION DE LOS DOCUMENTOS DEL RASG-PA Y OTROS DOCUMENTOS TECNICOS	
<b>Qué:</b> Se aprueba el uso de fondos del RASG-PA para la traducción al idioma español de los documentos propios y otros documentos que el PA-RAST considere relevantes para las actividades de mitigación de riesgos.		<b>Expected impact:</b> <input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Téc.	
<b>Cuánto:</b> Hasta 10,000 por año			
<b>Porqué:</b> Para que todos los documentos del RASG-PA relacionados con la mitigación de riesgos estén disponibles en español.			
<b>Cuándo:</b> Inmediatamente		<b>Estado:</b> Válido	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría <input checked="" type="checkbox"/> PA-RAST			

- b) **Producción de un video para la prevención de lesiones asociadas a la turbulencia.** – En 2023 el ESC aprobó la asignación de recursos para la realización del RASG-PA Safety Day enfocado en la Turbulencia, sus efectos y posibles estrategias de prevención. La realización del Safety Day permitió al PA-RAST la creación de un grupo de trabajo sobre “Adverse Weather”, que trabajó en la implementación del RASG-PA Turbulence Toolkit: <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/TurbulenceToolkit.aspx> y la identificación de mejores prácticas de la industria para la mitigación de riesgos asociados con estos fenómenos. Entre las mejores prácticas, se identificó un video preparado por American Airlines para la concientización de sus tripulaciones, que significó a dicha compañía, una reducción del 50% de las lesiones provocadas por turbulencia. El PA-RAST ha explorado diferentes posibilidades desde buscar la forma de hacer uso del video de American Airlines hasta la producción de un video propio.

Para tal fin, hemos convocado a un representante de American Airlines a la reunión ESC/39, para que pueda mostrar una vez más el video, y compartir con nosotros las posibilidades que tenemos para contar con el producto y hacerlo disponible para nuestros miembros y Safety Partners.

- c) **Investigación sobre las causas de la falta de progreso en la implementación del SSP en la Región.** – La reunión Plenaria RASG-PA/13 aprobó el desarrollo de un proyecto encaminado a identificar las causas del bajo nivel de implementación del SSP en la región panamericana.

La falta de implementación del SSP en la Región afecta directamente la capacidad de gestión de riesgos de seguridad operacional de los Estados, limita el acceso a la información sobre seguridad operacional, y por tanto afecta directamente el trabajo del RASG-PA.

En este sentido, la Secretaría ha elaborado un planteamiento del problema y una hipótesis, para que pueda ser validada o rechazada por una entidad académica reconocida e independiente, que permita definir las acciones requeridas para una mejor implementación del SSP en la región.

Una vez aprobado el concepto, se procederá a la elaboración del documento del proyecto, para ser aprobado por el ESC y posterior identificación de la organización académica que lo lleve adelante.

Dicho planteamiento se adjunta a esta Nota como **Apéndice B**, y en consecuencia se propone a la Reunión ESC/39 la siguiente Decisión:

<b>DECISION</b>		<b>APROBACION DEL CONCEPTO DEL PROYECTO SOBRE LA IMPLEMENTACION DEL SSP</b>	
<b>RASG-PA ESC/39/XX</b>			
<b>Qué:</b> Se aprueba el concepto propuesto por la Secretaría para el desarrollo del proyecto para la identificación de la causa de la baja implementación del SSP en la Región.		<b>Expected impact:</b> <input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Téc.	
<b>Cuánto:</b> TBD			
<b>Porqué:</b> Para continuar con la elaboración del proyecto.			
<b>Cuándo:</b> Inmediatamente		<b>Estado:</b> Válido	
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría			

### 3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio, y
- b) Aprobar las propuestas de Decisión detalladas en 2.1 (a) y (c).

-----

# RASG-PA Resources Request Form

The RASG-PA Resources Request Form is designed to provide the RASG-PA ESC members with the information necessary to better understand a project

## 1. Request date \*

DD MM AAAA

21 / 05 / 2024

## 2. Name of requester \*

ICAO on behalf of the PA-RAST

## 3. State or Organization of the requester \*

RASG-PA Secretariat on behalf of the PA-RAST

## 4. E-mail address of the requester \*

jpuente@icao.int

## 5. RASG-PA ESC Champion of the project/activity \*

ICAO (Secretariat)

## 6. List of RASG-PA members supporting the project \*

PA-RAST members

---

## 7. Name of the project, activity or initiative \*

RASG-PA and other documents translation

---

## 8. Description of the project, activity or initiative \*

Once the PA-RAST produced documents are approved by the ESC and ready to be published, they will be translated into Spanish so that they are available in both languages. The Champions of each HRC or PA-RAST working group may identify additional documents from other different sources to be translated.

---

## 9. Identification of the problem to be solved \*

62% of RASG-PA Member States are Spanish-speaking, however most products are only available in English.

---

## 10. Project/activity objective \*

Ensure availability of RASG-PA products, where applicable, in English and Spanish

---

## 11. Expected benefits of the project/activity \*

All publications related to risk mitigation prepared by the RASG-PA and, when appropriate, other States/Organizations will be available to Civil Aviation Authority personnel and Spanish-speaking service providers.

---

12. What are the deliverables and the estimated date of completion \*

All existing RASG-PA documents translated by the end of 2024, and all future documents translated upon release/approval.

13. Does this activity already have ESC/RASG-PA approval? \*

Yes

No

14. How would the initiative support the RASG-PA mission to reduce fatality risk in commercial aviation? \*

By making our risk mitigation products readily available to all Spanish-speaking CAA and Service providers personnel.

15. Please check the HRC linked to the project/initiative \*

Los of Control In-Flight (LOC-I)

Controlled Flight Into Terrain (CFIT)

Runway Excursion (RE)

Mid-Air Collision (MAC)

Other risk (Specify below)

16. If "Other risk" was selected above, please specify \*

All of the above

17. List the GASP target it affects: \*

- 1.1 Maintain a decreasing trend of accident rate
- 2.1 All States to improve Effective Implementation
- 2.2 States to reach a positive Safety Margin
- 3.1 States to implement SSP foundation
- 3.2 States to implement effective SSP
- 4.1 States to look for support on their safety margins
- 4.2 States to provide safety information to RASG-PA
- 4.3 States with effective SSP to actively participate in RASG-PA
- 5.1 Service providers to use globally harmonized SPIs
- 5.2 Increase the number of SPs participating in industry programs
- 6.1 States to implement basic air navigation and airport infrastructure

18. Indicate the financial requirement amount for the project \*

Up to 10,000 USD each year

19. Describe in detail how the requested funds will be used \*

Once the RASG-PA documents are approved by the ESC and ready to be published, they will be translated into Spanish so that they are available in both languages. The Champions of each HRC or PA-RAST working group may identify additional documents from other different sources.

20. Is additional funding available to support the project? (If so please describe) \*

No

21. Please rate your experience filling this form \*

	1	2	3	4	5	
Very easy	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Very difficult

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

**APÉNDICE B / APPENDIX B****Problem statement:**

What prevents States from implementing SSP and managing aviation risks effectively and efficiently, despite the availability of standards, guidance material, training programs, and assistance available?

**Background:**

Risk management standards (SMS and SSP) were created in 2006 to ensure the appropriate allocation of resources to mitigate operational safety risks, based on a simple premise: that service providers identify safety hazards; ensures that remedial action is implemented; continuously monitor and regularly assess safety levels, and aim for continuous improvement; and that States establish a safety program in order to achieve an acceptable level of safety. In short, ICAO was pursuing data-driven risk management and resource allocation.

ICAO then developed guidance material, training programs and specialist training, as well as technical assistance missions that were quickly put at the service of States.

Although SMS and SSP are performance-based concepts, the implementation process in the guidance material was conceived under traditional compliance framework. To implement an SSP, States must develop policies, structures, procedures, processes, training programs, audits, create complex databases, and others, in a phased process, fully complying with the content of checklists.

The mechanism described in the previous paragraph could make sense in large and complex State, but it does not resolve the inability of average and smaller than average States to adequately manage aviation safety risks, in an environment of low resources, low institutional strength, high turnover and political instability, which are increasingly common conditions.

The FAA's International Aviation Safety Assessment (IASA) program, established in 1992, and the ICAO's Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP), initiated in 1999, are the most widely used audit programs, and are both compliance-based frameworks. Despite the passage of decades, they remain the predominant methods for evaluating whether a State has effective systems in place to oversee aviation safety.

It is perceived, however, that regardless of the availability of standards, guidance material, training programs, and assistance available, most States have not been able to either implement the SSP or adequately manage the safety risks, and have concentrated their attention, efforts, resources, and time, in developing evidence of compliance in the form of policies and documents since 2006, with little results. RASG-PA Region reported 28.55% average SSP establishment in 2023.

Complexity is the enemy of execution, and, in this case, might be as well of implementation.

**Hypothesis:**

If States are provided with a different approach to develop their capacity to manage aviation safety risks, in a simple, efficient, effective, and measurable way, which is centered in data-driven/risk-based resource allocation, then States will be able to progress faster towards the implementation of an effective SSP, even if this new approach implies moving away from the existing compliance-based concept.