



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global e interregional

2.3 Asuntos de coordinación GREPECAS - RASG-PA

Información Actualizada sobre los Proyectos del RASG-PA

(Presentada por la Secretaría del RASG-PA)

RESUMEN	
La Secretaría del GREPECAS y del RASG-PA garantizarán una eficiente coordinación entre los dos grupos, según se requiera, a fin de evitar una duplicación de esfuerzos y lograr el más alto nivel de efectividad. Como regla, y según se requiera, se utilizará el procedimiento de aprobación rápida para coordinar las acciones entre los dos grupos.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Informe del CRPP/1• Informes anuales de seguridad operacional (ASR) del RASG-PA• Informe de la reunión plenaria del RASG-PA/05• Informe de la reunión RASG-PA/ESC/16• Portal RASG-PA: www.rasg-pa.org	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio está relacionada con los objetivos estratégicos: A – Seguridad operacional C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. Introducción

1.1 La misión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA) es mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil en la Región Panamericana mediante la coordinación y cooperación de todas las partes involucradas en la aviación, bajo el liderazgo de la OACI.

1.2 El RASG-PA es una organización basada en datos y resultados. Por consiguiente, como parte de su programa de trabajo, elabora Informes Anuales de Seguridad Operacional, en los que brinda información reactiva, proactiva y predictiva sobre la seguridad operacional en la Región Panamericana.

1.3 La tercera edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR) del RASG-PA muestra que las tres principales áreas de riesgo en la Región Panamericana siguen siendo las excursiones de pista (RE), el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la pérdida de control en vuelo (LOC-I). Todas las ediciones del ASR están disponibles en el portal del RASG-PA: www.rasg-pa.org.

1.4 Estas tres áreas de riesgo están entre las más altas prioridades del programa de trabajo del RASG-PA, mediante el desarrollo de iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) y los correspondientes planes de implementación detallados (DIP), las cuales son lideradas voluntariamente por los miembros del RASG-PA. Varias de estas tareas ya han sido finalizadas en forma exitosa, resultando en el desarrollo e implementación de iniciativas adicionales de mejora de la seguridad operacional, en las que el RASG-PA fomenta firmemente la participación de las partes involucradas.

1.5 Asimismo, el RASG-PA, en coordinación con varias organizaciones, está trabajando en diversos proyectos para mejorar la seguridad operacional, tales como:

- a) Uso Consistente de la Fraseología Normalizada en Español e Inglés, de conformidad con los PANS-ATM de la OACI – *Gestión del Tránsito Aéreo* (Doc 4444);
- b) Comisión de Investigación para la Prevención de Accidentes e Incidentes en Centroamérica;
- c) Programa de Aseguramiento de la Calidad de la Información de Vuelo (FOQA); y
- d) Programa de Reducción del Peligro Aviario (WIN-CAP).

1.6 A fin de alcanzar la eficiencia a nivel regional, tal como se define en los Términos de Referencia del GREPECAS, y como fuera acordado en la Primera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/1), esta nota de estudio presenta la situación de los proyectos del RASG-PA, los cuales tienen que ser coordinados a fin de evitar la duplicación de recursos: 1) Uso consistente de la Fraseología Normalizada en Español e Inglés, de conformidad con los PANS-ATM de la OACI – *Gestión del Tránsito Aéreo* (Doc 4444); y 2) Programa de reducción del peligro aviario (WIN-CAP).

2. **Programa RASG-PA – Uso consistente de la fraseología normalizada en español e inglés, de conformidad con los PANS-ATM de la OACI – *Gestión del Tránsito Aéreo* (Doc 4444)**

2.1 Durante la reunión RASG-PA/05, realizada en Santiago de Chile, en octubre de 2012, ALTA presentó la NE/08, que describe la situación del proyecto de Fraseología Normalizada en Español.

2.2 La iniciativa del proyecto fue presentada por primera vez en la reunión PA-RAST/11, realizada también en Santiago de Chile, en octubre de 2012, en la que se acordó que fuera presentada al Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA (ESC) para su reconsideración.

2.3 El ESC aprobó el proyecto de plan de implementación presentado para este proyecto. Luego, la NE fue presentada en la reunión plenaria del RASG-PA/05, con la información adicional proveniente de la reunión ESC/15.

2.4 En la reunión RASG-PA/05, ALTA presentó la propuesta de plan de implementación para crear conciencia sobre la importancia de cumplir con la fraseología normalizada en español establecida en el Doc 4444 de la OACI. Asimismo, describió la iniciativa y sus esfuerzos proyectados, que incluyen la preparación de un curso de instrucción que estará disponible para los pilotos, controladores de tránsito aéreo, personal y autoridades aeroportuarios. La meta es poner el curso a disposición de los centros de instrucción que brindan instrucción inicial al personal aeronáutico que debe utilizar la fraseología normalizada de conformidad con el Doc 4444.

2.5 Durante la reunión ESC/16, realizada en Lima, Perú, en marzo de 2013, la IATA brindó al ESC una descripción detallada del curso de fraseología que estaba siendo desarrollado por la IATA. La intención era desarrollar un curso para instructores que brinde a los participantes el conocimiento necesario para impartir cursos normalizados de fraseología, de conformidad con las normas de la OACI.

2.6 Como líder del proyecto, ALTA presentará una actualización de la actividad en la reunión plenaria del RASG-PA/6 en junio de 2013.

3. **Proyecto RASG-PA – Programa de Reducción del Peligro Aviario (WIN-CAP)**

3.1 Durante la reunión ESC/15 del RASG-PA, realizada en Santiago de Chile en octubre de 2012, la IATA informó al ESC que el sub-comité del proyecto había decidido designar al programa WIN-CAP: Plan de Acción en Cooperación para la Neutralización de Incidentes con Fauna Silvestre. La idea es que se utilice el mismo modelo en colaboración para distintas iniciativas futuras, usando la sigla “CAP”, y esta iniciativa en particular sobre el impacto aviario se denomina “WIN” por las siglas en inglés de “Neutralización de Incidentes con Fauna Silvestre” (“*Wildlife Incident Neutralization*”).

3.2 La IATA presentó la NE/09 durante la reunión plenaria del RASG-PA/05 en Santiago de Chile, e hizo una presentación sobre la situación actual y los siguientes pasos del programa de Reducción del Peligro Aviario.

3.3 En la reunión ESC/17 del RASG-PA realizada en Lima, Perú, en marzo de 2013, ALTA presentó una actualización del Programa WIN-CAP (Plan de Acción en Colaboración para la Neutralización de Incidentes con Fauna Silvestre).

3.4 ALTA informó al ESC que el biólogo del proyecto del USDA había observado mejoras en ambos emplazamientos (MPTO, Ciudad de Panamá, Panamá, y SEGU, Guayaquil, Ecuador) relacionadas con recomendaciones previas del proyecto. Los biólogos están proyectando realizar una tercera visita en el futuro cercano, en la que se brindará instrucción local para el personal de los aeropuertos, líneas aéreas y la AAC.

3.5 Como líder del proyecto, IATA presentará una actualización de la actividad durante la reunión plenaria del RASG-PA/6 en junio de 2013.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la situación de los proyectos del RASG-PA *Uso consistente de la fraseología normalizada en español e inglés, de conformidad con los PANS-ATM de la OACI – Gestión del Tránsito Aéreo (Doc 4444); y Programa para la Reducción del Peligro Aviario (WIN-CAP)*, descritos en las secciones 2 y 3 de esta nota de estudio; y
- b) analizar las actividades del RASG-PA y, en caso de haber alguna superposición con las actividades del GREPECAS, considerar cualquier acción que fuera necesaria para mejorar la coordinación a fin de evitar la duplicación de esfuerzos.