



RASG-PA ESC/13

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN - PANAMÉRICA
(RASG-PA)

DÉCIMO TERCERA REUNIÓN DEL
COMITÉ DIRECTIVO EJECUTIVO
(RASG-PA/13)

INFORME FINAL

Bogotá, Colombia

19 de junio de 2012

Presentado por la Secretaría

Junio 2012

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o relacionados con la delimitación de sus fronteras o límites.

	ÍNDICE	PÁGINA
i	Índice	i-1
ii	Reseña	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de trabajo	ii-1
	Orden del Día	ii-1
	Horario y Métodos de trabajo.....	ii-2
	Asistencia	ii-3
	Conclusiones y Decisiones 	ii-3
	Lista de Decisiones	ii-3
	Lista de Participantes	iii-1
Cuestión 1 del Orden del Día:	Revisión y aprobación del Orden del Día provisional y horario del RASG-PA ESC/13	1-1
Cuestión 2 del Orden del Día	Revisión y aprobación del Sumario de Discusiones de la Teleconferencia de mayo; incluyendo el seguimiento de las Conclusiones y Decisiones del RASG-PA.....	2-1
Cuestión 3 del Orden del Día	Actualización/Estado de los Proyectos y Grupos de Trabajo del RASG-PA.....	3-1
Cuestión 4 del Orden del Día	Resultados de la coordinación con el Comité de Revisión de los Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS	4.1
Cuestión 5 Del Orden del Día:	Reunión RASG-PA/5	5-1
Cuestión 6 Del Orden del Día:	Otros asuntos	6-1

Reseña

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Décimo Tercera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo (RASG-PA ESC/13) se celebró en el Hotel Holiday Inn, Bogotá, Colombia, el 19 de junio de 2012.

ii.2 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Sr. Oscar Derby, Co-Presidente del RASG-PA (Estados/Territorios), y el Sr. Alex de Gunten, Co-Presidente del RASG-PA (Industria), dirigieron las discusiones basados en los asuntos de la orden del día. La Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) actuó como Secretaria del RASG-PA y fue asistida por los señores Oscar Quesada, Director Regional Adjunto de la Oficina Regional SAM de la OACI; el señor Adolfo Zavala, Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo de la Oficina Regional NACC de la OACI; y el señor Eduardo Chacín, Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo de la Oficina Regional NACC de la OACI.

ii.3 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el informe de la reunión estuvieron disponibles en español y en inglés.

ii.4 Orden del Día

El ESC revisó la Agenda, la cual fue adoptada como sigue:

Cuestión 1 del Orden del Día

Revisión y aprobación del Orden del Día provisional y horario del RASG-PA ESC/13

Cuestión 2 del Orden del Día

Revisión y aprobación del Sumario de Discusiones de la Teleconferencia de mayo; incluyendo el seguimiento de las Conclusiones y Decisiones del RASG-PA

- 2.1 Aprobación del Sumario de Discusiones de la Teleconferencia de mayo
- 2.2 Revisión de las Conclusiones y Decisiones del RASG-PA

Cuestión 3 del Orden del Día

Actualización/Estado de los Proyectos y Grupos de Trabajo del RASG-PA

- 3.1 Pan-América - Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (PA-RAST)
 - Estado/actualización
- 3.2 Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)
 - Estado/actualización – 3ª. Edición del Informe

-
- 3.3 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)
 - Estado/actualización
 - Taller de Seguridad Operacional de la Aviación RASG-PA – Bogotá, Colombia
 - 3.4 Proyecto GSI/3 – Protección de la Información de Seguridad Operacional
 - Estado/actualización
 - 3.5 Proyecto GSI/12 - Intercambio de Información de Datos de Seguridad Operacional (FOQA)
 - Estado/actualización
 - 3.6 Proyecto GSI/4 – Comisión Centroamericana de Prevención e Investigación-Junta Regional de Incidentes/Accidentes
 - Estado/actualización
 - 3.7 Proyecto GSI/1 – Proyecto de fraseología normalizada en español
 - Estado/actualización
 - 3.8 Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario

Cuestión 4 del Orden del Día

Resultados de la coordinación con el Comité de Revisión de los Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS

- 4.1 Proyecto sobre fraseología en español del RASG-PA
- 4.2 Proyecto sobre Peligro Aviario ALTA/IATA

Cuestión 5 del Orden del Día

Reunión RASG-PA/5

- 5.1 Orden del Día y Logística
- 5.2 Presentación del RASG-PA al FSF IASS

Cuestión 6 Del Orden del Día

Otros asuntos

- 6.1 Programa de Trabajo del RASG-PA
- 6.2 Fondo SAFE
- 6.3 Folleto del RASG-PA
- 6.4 Boletín del RASG-PA

ii.5

Horario y Métodos de Trabajo

La Reunión llevó a cabo la sesión de las 08:30 a 16:30 horas.

ii.6 Asistencia

Asistieron a la reunión 30 miembros y personal del Comité Ejecutivo Directivo Ejecutivo RASG-PA (ESC) incluyendo 7 observadores.

ii.7 Conclusiones y Decisiones

El Comité Ejecutivo Directivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA ESC) registra sus actividades como Decisiones.

ii.8 Lista de Decisiones

La Reunión del RASG-PA ESC/13 formuló 6 Decisiones

No. RASG-PA ESC	Título	Página
RASG-PA ESC/13/01	Nueva Estructura Organizacional del PA-RAST	3-1
RASG-PA ESC/13/02	Establecimiento del Equipo de Análisis de Asuntos (IAT) para conducir estudios e informar al PA-RAST	3-1
RASG-PA ESC/13/03	Actualización de los Términos de Referencia (TORs)	3-2
RASG-PA ESC/13/04	Términos de Referencia (TORs) del Equipo RASG-PA a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional	3-3
RASG-PA ESC/13/05	El PA-RAST, en coordinación con los líderes del proyecto, desarrollará los siguientes pasos y/o recomendaciones sobre el uso apropiado de fraseología en español basada en los resultados del proyecto	3-6
RASG-PA ESC/13/06	El Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario será incluido en el programa de trabajo del RASG-PA como un proyecto vigente a ser liderado por ALTA/IATA	3-8
RASG-PA ESC/13/07	El RASG-PA vota para incluir a la <i>Flight Safety Foundation</i> como miembro permanente del ESC	6-2

LISTA DE PARTICIPANTES

Brazil/Brasil

Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino

ALTA

Chile

Lorenzo Sepúlveda Biget
Félix Martínez Baeza

Alex de Gunten
Daniel Chereau

AVIANCA Brazil

Colombia

Santiago Castro Gómez
Carlos Fernando Silva Rueda
Miguel Camacho Martinez
Ana Isabel Mosquera Dupont

Ma. Carolina Vannucci

BOEING

Gerardo Hueto
William Etzold

Costa Rica

Ricardo Jiménez Paniagua

CASSOS

Gregory Fox

Jamaica

Oscar Derby
Nari Williams-Singh
Marva Gordon

COCESNA/ACSA

Víctor Zamora Vargas

Flight Safety Foundation

Mexico/México

Enrique Herrera Mejía
Alejandro Jorge Canuero Huerta

Rodolfo Quevedo

IATA

Peter Cerdá
Gabriel Acosta

Suriname

Brian de Souza

IFALPA

United States / Estados Unidos

Glenn Michael

Germán Díaz-Barriga

MITRE

ACI-LAC

Javier Martinez Botacio

Randy Mcguire

ICAO Secretariat/Secretaría de la OACI

AIRBUS

William Bozin

Loretta Martin
Franklin Hoyer
Oscar Quesada
Eduardo Chacín
Adolfo Zavala

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
BRAZIL/BRASIL		
Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino Director	National Civil Aviation Agency (ANAC)	Tel. + 55 21 350 15124 E-mail carlos.pellegrino@anac.gov.br
CHILE		
Lorenzo Sepúlveda Biget Director de Seguridad Operacional	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 4392 498 E-mail lsepulveda@dgac.cl
Félix Martínez Baeza Jefe del Subdepartamento Transporte Público	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 562 4363 172 E-mail fmartinezb@dgac.cl
COLOMBIA		
Santiago Castro Gómez Director General	Aerocivil Colombia	Tel. +571-425 1000 (3183) E-mail Santiago.castro@aerocivil.gov.co
Carlos Fernando Silva R. Sub Director General	Aerocivil Colombia	Tel. +571-425 1000 (3630) E-mail carlos.silva@aerocivil.gov.co
Miguel Camacho Martínez Operational Safety Manager	Aerocivil Colombia	Tel. E-mail: miguel.camacho@aerocivil.gov.co
Ana Isabel Mosquera Dupont Jefe Grupo Proyectos Internacionales Subdirección General	Aerocivil Colombia	Tel. +(57) 1 296 3769 E-mail: ana.mosquera@aerocivil.gov.co
COSTA RICA		
Ricardo Jiménez Paniagua Inspector Estándares de Vuelo	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel.: +(506) 8997-5454 Email ricardocori@hotmail.com
JAMAICA		
Oscar Derby Director General	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876 909 5338 E-mail dg@jcaa.gov.jm
Nari Williams-Singh Director, Flight Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960 3498 / 990 3469 E-mail nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
Marva Gordon General Counsel	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 876-832-5586 E-mail legal@jcaa.gov.jm
MEXICO/MÉXICO		
Enrique Herrera Mejía Subdirector de Seguridad Aérea	DGAC – México	Tel. +52 55 5723-9300, ext. 18057 E-mail eherrera@sct.gob.mx
Alejandro Jorge Canuero Huerta Jefe del Departamento de Normatividad	DGAC – México	Tel. E-mail acanuero@sct.gob.mx

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
SURINAME		
Brian De Souza Acting Director	Civil Aviation Authority	Tel. (597) 499561/ 497914 E-mail bdesouza@casas.sr
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Glenn W. Michael Manager, International Operations	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 510 8009 E-mail glenn.w.michael@faa.gov
AIRBUS		
William Bozin VP Safety and Technical Affairs	Airbus Americas	Tel. + 202 331 2239 E-mail bill.bozin@airbus.com
ALTA		
Alex de Gunten Director Ejecutivo	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. + 1786 388 0222 E-mail adegunten@alta.aero
Daniel Chereau Industry Affairs Director	ALTA – Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo	Tel. +1786 388 0222 E-mail dchereau@alta.aero
AVIANCA BRAZIL		
Ma. Carolina Vannucci Safety Quality Assurance Supervisor	Oceanair Linhas Aéreas, S.A.	Tel. 55 11 3475-8170 / 11 2176-1060 E-mail msalem@avianca.com.br
BOEING		
Gerardo Hueto Deputy Chief-Aviation System Safety	Boeing	Tel. + 425 237 3129 E-mail gerardo.m.hueto@boeing.com
William B. Etzold Manager Aviation System Safety	Boeing	Tel. + 425-237-5592 E-mail william.B.Etzold@boeing.com
CASSOS		
Gregory Fox Coordinator	Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System	Tel. + 876 817 9548 / 929 0951 E-mail gfox@cwjamaica.com ; adminofficer@rasos.org
FLIGHT SAFETY FOUNDATION		
Rodolfo Quevedo Deputy Director	Technical Programs	Tel. +1 703-739-6700 x 111 Mobile +1 201-921-3983 E-mail quevedo@flightsafety.org
IATA		
Peter Cerdá Regional Director The Americas and Atlantic	IATA	Tel. +305 266 7718 E-mail cerdap@iata.org
Gabriel Acosta SO & I Manager for LATAM	IATA	Tel. + 305 607 3180 E-mail acostag@iata.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e	
IFALPA			
Germán Díaz Barriga Executive Vice President CAR/SAM Region	IFALPA	Tel. + 5255 5091 5954 E-mail atecnicos@aspa.org.mx	
MITRE			
Randy Mcguire Programme Manager		Tel. E-mail rmcguire@midre.org	
ICAO/OACI			
Loretta Martin Regional Director Directora Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel.: + 52 55 5250 3211 E-mail lmartin@mexico.icao.int Web: www.mexico.icao.int	
Franklin Hoyer Regional Director Director Regional	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel. + 511 611 8686 E-mail mail@lima.icao.int Web www.lima.icao.int	
Oscar Quesada Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	Tel.: + 51 1 611-8686 E-mail: oquesada@lima.icao.int Web: www.lima.icao.int	
Eduardo Chacín Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Seguridad Operacional de Vuelo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail echacin@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int	
Adolfo Zavala Regional Officer, Air Traffic Management Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel.: + 52 55 5250 3211 E-mail: azavala@mexico.icao.int Web: www.mexico.icao.int	

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Revisión y aprobación del Orden del Día Provisional del RASG-PA/
ESC/13 y Programa Provisional de la Reunión**

- 1.1 El Sr. Oscar Derby, Jamaica, Co-Presidente del RASG-PA para los Estados, presentó la NE/01 e invitó al ESC a aprobar el Orden del Día Provisional.
- 1.2 El Orden del Día modificado y aprobado se incluye en la Reseña de este Informe.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

**Revisión y aprobación del Sumario de Discusiones de la
Teleconferencia de mayo; incluyendo el seguimiento de las
Conclusiones y Decisiones del RASG-PA**

2.1 Aprobación del Sumario de Discusiones de la Teleconferencia de mayo

2.1.1 El ESC revisó y aprobó el Sumario de Discusiones de la Teleconferencia de mayo.

2.2 Revisión de la Lista de Conclusiones y Decisiones del RASG-PA

2.2.1 El ESC revisó la lista de las Conclusiones y Decisiones del RASG-PA. Las siguientes permanecen válidas y fueron actualizadas: C3/6, C4/6 y D4/7.

2.2.2 Las siguientes Decisiones del ESC permanecen válidas y fueron actualizadas: ESC 10/5, ESC 10/7.

2.2.3 Todas las demás Decisiones y Conclusiones del RASG-PA en los Apéndices B y C de la NE/2 fueron marcadas como finalizadas o invalidadas.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

**Actualización/Estado de los Proyectos y Grupos de Trabajo del
RASG-PA**

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

3.1.1 El Sr. Gerardo Hueto, Relator del PA-RAST, presentó al ESC el Informe provisional del PA-RAST/9 que incluyó el estado actual de todos los DIP y un Informe Ejecutivo sobre el Avance del PA-RAST. El PA-RAST también elaboró una lista de resultados entregables a la fecha, la cual se presentó al ESC. El informe provisional, la actualización del estado del DIP y el Sumario del Informe Ejecutivo PA-RAST se incluirán en el informe final de la reunión del PA-RAST/09.

3.1.2 El PA-RAST solicitó que el ESC apruebe una estructura similar al ESC a través de la aprobación de la elección de un Co-Presidente de la Industria y un Co-Presidente del Estado para liderar el PA-RAST. Además, dos Vice Presidentes fueron elegidos para apoyar a los Co-Presidentes. Los Co-Presidentes del PA-RAST y los Vice-Presidente elegidos fueron los siguientes:

Co-Presidentes del PA-RAST

Estados: DGAC, México
Industria: Boeing

Vice-Presidentes del PA-RAST

Estados: Brasil, ANAC
Industria: IATA

3.1.3 El ESC aprobó la nueva estructura organizacional para el PA-RAST y apoyó la elección de los Co-Presidentes y Vice-Presidentes como fue presentado.

Decisión RASG-PA ESC 13/1

Nueva Estructura Organizacional del PA-RAST

El ESC aprobó la elección de las posiciones del Co-Presidente y Vice-Presidente para el Estado y la Industria para apoyar y liderar las actividades del PA-RAST.

3.1.4 El PA-RAST propuso el establecimiento de un Equipo de Análisis de Asuntos (IAT) para llevar a cabo estudios dirigidos y proporcionar informes según se requieran para la iniciativa de ASIAS y otros programas del PA-RAST. Este IAT se reunirá y reportará al PA-RAST cuando se necesite. El ESC aprobó esta propuesta.

Decisión RASG-PA ESC 13/2

**Establecimiento de un Equipo de Análisis de Asuntos
(IAT) para conducir estudios dirigidos e informar al
PA-RAST**

El ESC aprueba el establecimiento del Equipo de Análisis de Asuntos que llevará a cabo estudios enfocados y apoyo a la iniciativa del ASIAS. El IAT reportará directamente a los Co-Presidentes del PA-RAST.

3.1.5 Se desarrolló un resumen actualizado de los Términos de Referencia del PA-RAST (TOR). Se elaborará un documento borrador del TOR y será distribuido para comentarios. La reunión acordó preparar un borrador final para que sea presentado al ESC durante la Reunión ESC/14 para aprobación en Seattle.

Decisión RASG-PA ESC 13/3 Actualización de los Términos de Referencia (TOR)

El PA-RAST actualizará los TOR del grupo y los presentará al RASG-PA ESC durante la Reunión RASG-PA ESC/14 en Seattle.

3.2 Equipo a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional (ASRT)

3.2.1 La Reunión recibió un informe sobre el avance de la Tercera edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR); recomendaciones sobre la estructura de la Quinta edición del informe; y los términos de referencia del ASRT (TOR).

3.2.2 Al momento, el ASRT ha desarrollado el Primer borrador del informe, tercera edición. El informe continua identificando la Pérdida de Control - en Vuelo (LOC-I), las excursiones en las Pistas (RE) y el Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) como las principales categoría de accidentes mortales en el periodo de 2001-2011.

3.2.3 Se mencionó que las ocurrencias de LOC-I, RE y CFIT presentan tendencias decrecientes en los últimos años, pero se recomienda seguir monitoreando para poder determinar el impacto de las estrategias de mitigación.

3.2.4 La información de tránsito proporcionada por los Estados fue ingresada en el sitio iSTARS el 7 de junio de 2012. La disponibilidad de esta información en junio de cada año deberá ser tomada en consideración por el RASG-PA ESC o ASRT como la limitante para elaborar el informe con mayor antelación durante el año.

3.2.5 Durante la reunión RASG-PA ESC/12 que se llevó a cabo en Jamaica (12-15 de marzo de 2012), se presentó el siguiente programa de trabajo del ASRT, el estado actual se describe en los paréntesis.

- ✓ Recopilación y entrega de información de seguridad operacional (2001-2011) por parte de OACI, IATA y Boeing para antes del 15 de abril de 2012. **(Finalizado)**
- ✓ Sesión de trabajo del ASRT para la elaboración del informe en junio 2012 (fechas exactas por determinar); participantes: (OACI, Boeing, IATA, Chile, Brasil); lugar: Oficina Regional SAM de la OACI **(se realizó 22 y 23 de mayo de 2012)**
- ✓ Fecha tentativa para el primer borrador (15 de julio de 2012) **(a tiempo)**
- ✓ Periodo de revisión por parte del ASRT (15 julio al 15 de agosto) **(a tiempo)**

- ✓ Arreglos y edición del borrador final (15 de agosto a 15 de septiembre de 2012) (**a tiempo**)

3.2.6 Respecto a la estructura de la Quinta edición, la Reunión acordó lo siguiente:

- ✓ Mantener la estructura del informe con base en las secciones de información reactiva, proactiva y predictiva
- ✓ Mantener 30 páginas de exterior y establecer un máximo del 10% adicional para incorporar nueva información
- ✓ Incorporar nuevos gráficos/métricas/información de seguridad operacional en la medida en que se garantice el sostenimiento y mantenimiento de la información

3.2.7 Durante la reunión ASRTT realizada en Lima, Perú, del 22 al 23 de mayo de 2012, el equipo también discutió los términos de referencia del ASRT. Los Términos de Referencia que se acordaron a ser presentados para aprobación al ESC están incluidos en el Apéndice B de la NE/05.

3.2.8 El ESC revisó los TOR presentados por el ASRT y los aprobó tan como se presentaron.

Decisión RASG-PA ESC 13/4

Términos de Referencia (TOR) del Equipo RASG-PA a cargo del Informe Anual sobre Seguridad Operacional

El RASG-PA/ESC aprueba los TOR del ASRT como se presentaron e incluyeron en el Apéndice B de la NE/05. (**Adjunto**)

3.3 Equipo de Instrucción de Seguridad Operacional de la Aviación (ASTT)

3.3.1 El Cuarto Taller RASG-PA sobre Seguridad Operacional de la Aviación se llevará a cabo en Bogotá, Colombia el 21 y 22 de junio de 2012, inmediatamente después de la Tercera Cumbre de Seguridad Operacional de la Aviación Panamérica, en el mismo lugar.

3.3.2 La Oficina Regional NACC de la OACI estuvo coordinando con Cuba la impartición del Quinto Taller RASG-PA de Seguridad Operacional de la Aviación para finales de este año; sin embargo, ellos han informado que no pueden auspiciar el evento este año y desean que se considere para el 2013.

3.3.3 El material de instrucción sobre la seguridad operacional de la aviación ha sido publicado y está disponible para la comunidad de la aviación en el sitio web de RASG-PA ubicado en: <http://www.rasg-pa.org/#TrainingRefs>.

3.3.4 La *Flight Safety Foundation (FSF)*, como contribución en especie a RASG-PA, proporcionó CD-ROM del ALAR Toolkit Versión 5.0 en idioma inglés, que fueron distribuidos a las AAC y partes interesadas en la región. Esta herramienta también está disponible para descargarla gratuitamente en el sitio web de RASG-PA.

3.4 Proyecto GSI/3 – Protección de la Información de Seguridad Operacional

3.4.1 La Sra. Sagrario Padilla (COCESNA/ACSA) y el Capt. Fernando Perfecto (IFALPA) se reunieron en la Oficina Regional NACC de la OACI durante la última semana de marzo para incorporar los comentarios en el borrador del documento proporcionados por Airbus y Boeing durante la reunión de febrero 2012, la cual también se realizó en la Oficina Regional NACC de la OACI.

3.4.2 Durante esta última semana de marzo, se llevaron a cabo dos teleconferencias con los representantes legales de Boeing para aclarar los puntos que se hicieron durante la reunión de febrero.

3.4.3 El documento se preparó en español y se tradujo al inglés por COCESNA/ACSA como una contribución en especie.

3.4.4 El documento traducido se suministró el 3 de mayo a la Sra. Marva Gordon, DGAC de Jamaica, para revisión.

3.4.5 Durante la teleconferencia del RASG-PA/ESC, del 10 de mayo de 2012, se decidió permitir a las partes interesadas proporcionar comentarios finales hasta la reunión del RASG-PA ESC/14 en agosto de 2012.

3.4.6 El documento se envió a Airbus y a Boeing el 5 de junio de 2012 para revisión y comentarios.

3.5 Proyecto GSI/12 - Intercambio de Información de Datos de Seguridad Operacional

3.5.1 El Sr. Víctor Zamora, COCESNA/ACSA, informó al ESC la situación actual del Proyecto GSI/12. El objetivo es compartir la información de seguridad operacional obtenida de los sistemas de FOQA de las líneas aéreas participantes con las Autoridades de Aviación que participan en el programa, con el objeto de entender mejor los riesgos asociados con las operaciones diarias normales e implementar acciones que mitiguen los riesgos identificados.

3.5.2 Se le informó al ESC de los últimos logros obtenidos a través del programa que engloba la inclusión formal de otro explotador regional que ha estado participando activamente en el programa y la inclusión de otro explotador de fuera de la región, la publicación de un nuevo procedimiento visual de acercamiento en la Pista 25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en San José, Costa Rica (MROC), y la ampliación del programa para que incluya la reducción de riesgo aviario, ya que es un problema que se encuentra en todos los aeropuertos de Centroamérica y que será coordinado a través de una iniciativa del RASG-PA sobre reducción de peligro aviario liderada por ALTA e IATA.

3.5.3 Además, se informó al ESC sobre la necesidad de un programa para iniciar el establecimiento de una base de datos para almacenar la información sobre seguridad operacional obtenida de todos los participantes, con el objeto de tener una base de datos fácilmente disponible para conseguir estadísticas de aviación sobre riesgos de seguridad operacional que amenazan a la región. La base de datos también serviría para evaluar las acciones de mitigación respectivas implementadas como resultado de haber compartido la información de seguridad operacional.

3.6 Proyecto GSI/4 – Junta Regional de Accidentes/Incidentes

3.6.1 A la fecha, el grupo regional, liderado por COCESNA/ACSA ha asistido a Belice, Costa Rica, Guatemala y Honduras. Belice y Guatemala solicitaron asistencia para la instalación e inducción del software (o soporte lógico) ECCAIRS, que les ayudará con la notificación de los informes de accidentes e incidentes (ADREP) de una manera más eficiente, mientras que al mismo tiempo se crearía un sistema de base de datos del Estado requerido por el Anexo 13, bajo el elemento 1.3 del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la OACI (SSP).

3.6.2 Actualmente, sólo Costa Rica ha firmado un memorando de entendimiento (MOU) con COCESNA/ACSA. Los Estados de Belice, El Salvador y Honduras y han mostrado interés, pero a la fecha no se ha establecido ningún acuerdo con el Grupo Regional de COCESNA/ACSA. Se espera que otros Estados participen; sin embargo, debido a los cambios políticos en sus gobiernos esos acuerdos han sido pospuestos.

3.6.3 A pesar de la falta de acuerdos formales con varios Estados, el Grupo Regional de investigación de accidentes, liderado por COCESNA/ACSA, continúa trabajando y apoyando a los Estados Miembros en la conducción de investigación de accidentes y material del Anexo 13. Los accidentes e incidentes en algunos Estados de Centroamérica (sector privado) permanecen aún en un registro alto. Uno de los factores contribuyentes a los accidentes mortales, es la Pérdida de control en Vuelo (LOC-I), principalmente debido al mal entrenamiento y procedimientos utilizados por los pilotos. Otro factor es la falta de un mantenimiento adecuado realizado en aeronaves privadas.

3.6.4 COCESNA/ACSA recordó al ESC su necesidad y solicitud previa de equipo e instrucción para accidentes e investigación de incidentes. Estos recursos apoyarán a COCESNA/ACSA para que desarrolle totalmente la iniciativa y fomente servicios adicionales a los Estados.

3.6.5 El ESC informó a COCESNA/ACSA que la solicitud había sido previamente coordinada con otros miembros del RASG-PA, pero que era necesario para COCESNA/ACSA dar seguimiento con información adicional o solicitudes. Se proporcionará información de contactos para que COCESNA/ACSA pueda dar seguimiento a las solicitudes anteriores.

3.7 Proyecto GSI/1 – Fraseología Normalizada OACI en Español

3.7.1 Se recordó al ESC que a la Secretaría de RASG-PA se le asignó coordinar el Proyecto GSI/1 y con el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS, el cual se reunió del 25 al 27 de abril de 2012 en la Oficina Regional NACC de la OACI.

3.7.2 Después de revisar el estado del proyecto, el CRPP acordó que el RASG-PA debería continuar promoviendo el uso consistente de fraseología ATC en español por los controladores de tránsito aéreo y pilotos usando la fraseología normalizada de la OACI y tener informado al GREPECAS a través del mecanismo de coordinación de la Secretaría.

3.7.3 Los resultados preliminares de la encuesta piloto indicaron que un número considerable de pilotos de diferentes nacionalidades y experiencia estuvieron de acuerdo en la falta de aplicación de una Fraseología Normalizada de la OACI, Doc 4444, y/o de conocimiento del Doc 4444. Estos resultados se presentaron en Montego Bay en la RASG-PA ESC/12.

3.7.4 ALTA, con la ayuda de COCESNA/ACSA, desarrolló y expandió la encuesta de fraseología a los controladores de tránsito aéreo en la región para incrementar la extensión de las respuestas y determinar la magnitud del problema involucrando la fraseología normalizada ATC en español.

3.7.5 Se ha recopilado información limitada de los controladores de tránsito aéreo para evaluar los resultados ATC. Sin embargo, se observó que la fraseología piloto/controlador se cita, generalmente, como un factor que contribuye en los reportes de accidentes.

3.7.6 El ESC estuvo de acuerdo que sería benéfico coordinar las recomendaciones del Proyecto de la Fraseología en Español y los siguientes pasos por medio del PA-RAST, para desarrollar y asegurar la continuidad de cómo RASG-PA procede con las recomendaciones de los proyectos de RASG-PA.

Decisión RASG-PA ESC 13/5

El PA-RAST, en coordinación con los líderes del proyecto, desarrollará los siguientes pasos y/o recomendaciones sobre el uso apropiado de fraseología en español basada en los resultados del proyecto

El RASG-PA ESC aprueba el desarrollo de las recomendaciones del Proyecto GSI/1 del RASG-PA basadas en información disponible y coordinadas a través del mecanismo de vigilancia del PA-RAST.

3.7.7 Bajo esta cuestión del orden del día, IATA presentó una nota de estudio basada en los Estudios de Fraseología de los Controladores de Tránsito Aéreo/Pilotos de IATA/IFALTA/IFATCA.

3.7.8 El informe de este estudio es un primer paso para reducir la incidencia de problemas de comunicación ya que su objetivo es identificar las clases de eventos y lugares donde ocurrieron. La encuesta fue organizada dentro del marco de referencia de identificación de categorías de eventos y recomendaciones de pilotos y controladores para mejorar las comunicaciones. Este informe presenta el análisis de respuestas de 2070 pilotos encuestados y 568 respuestas de Controladores de Tránsito Aéreo.

3.7.9 Tomando en cuenta que la comunicación de voz permanecerá como medio principal de la industria de la comunicación de controladores de tránsito aéreo, y que se pronostica que el tránsito aéreo incrementará en un grado muy alto en el futuro inmediato. Esta encuesta intenta identificar áreas para una investigación futura y para el mejoramiento potencial de comunicaciones y armonización.

3.7.10 Factores, como por ejemplo, el uso de fraseología no normalizada, acentos locales, el uso de lenguaje local (además del inglés) en la comunicación de radio son frecuentemente reportados como factores que contribuyen a los incidentes y accidentes.

3.7.11 El hecho de que el lenguaje local fue usado por los pilotos locales redujo la conciencia situacional por los pilotos no nativos. Los pilotos también expresaron dificultad en saber cuándo transmitir porque estaban incapacitados en determinar si la conversación entre los controladores y los pilotos locales ya había terminado. Sin embargo, una gran mayoría de las respuestas de las encuestas manifestaron que estos factores eran una causa de malentendidos rutinarios y de preocupación.

3.7.12 Basado en la encuesta de fraseología, IATA solicitó que el RASG-ESC promueva las siguientes iniciativas de fraseología:

- Cuando sea posible, los Estados usen sólo el idioma inglés en el espacio aéreo asociado con operaciones internacionales.
- Conforme a los SARPS de la OACI, buscar observancia del idioma inglés como lenguaje internacional para las estaciones que dan servicio en rutas y aeropuertos usados por los servicios aéreos internacionales.
- Cuando no sea posible el uso sólo del idioma inglés, la conciencia situacional de pilotos locales sea apoyada por el suministro de información relevante de tráfico en inglés.
- Los proveedores de servicio de navegación aérea y los explotadores de aerolíneas continúen haciendo énfasis en la importancia de un correcto uso de lenguaje técnico, particularmente, cuando sea dirigido a los parlantes no nativos del idioma.
- Que todos los estados adopten una fraseología normalizada de la OACI de manera prioritaria.

3.8 Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario

3.8.1 Se informó al ESC que las DGAC locales, los Concesionarios de Aeropuertos y asociaciones locales de aerolíneas de Ecuador y Panamá aprobaron el proyecto y proporcionaron el apoyo y los fondos necesarios para llevar a cabo la primera fase del proyecto.

3.8.2 El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) ha asignado dos biólogos experimentados (que hablan español) y establecido fechas tentativas y el programa para la visita a finales de junio de 2012. Los líderes locales están recopilando y coordinando la información que los biólogos necesitarán.

3.8.3 Se envió una solicitud de datos sobre impacto con aves del 2008-2011 a las aerolíneas en la primera semana de mayo.

3.8.4 La FAA, USDA, ALTA, e IATA consideran que este modelo de cooperación industria/estado se convertirá en la norma a seguir para las iniciativas futuras en la región.

3.8.5 Basado en las actividades del proyecto y en los resultados de coordinación entre RASG-PA y el GREPECAS, el Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario se aprobó como un proyecto vigente del RASG-PA.

Decisión RASG-PA ESC 13/6 **El Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario será incluido en el programa de trabajo del RASG-PA como un proyecto vigente a ser liderado por ALTA/IATA**

El Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario será liderado por ALTA/IATA y coordinará las recomendaciones basadas en los resultados del proyecto a través del PA-RAST.

APÉNDICE B (NE/5)**TÉRMINOS DE REFERENCIA – EQUIPO DE TRABAJO DEL INFORME ANUAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL RASG-PA (ASRT)****1. Propósito del Equipo ASRT del RASG-PA**

- Recolectar de las partes integrantes información sobre seguridad operacional concerniente a la Región Panamericana que permita desarrollar una visión integral, y determinar y resaltar los riesgos principales de la seguridad operacional en la Región Panamericana, a través de un proceso de análisis, basado en datos de seguridad operacional válidos.
- Desarrollar y organizar un Informe Anual de Seguridad Operacional dividido en tres secciones principales, una para cada categoría de información de seguridad operacional:
 - a. Información reactiva
 - b. Información proactiva
 - c. Información predictiva
- Ser punto focal para la validación de la información de la seguridad operacional en la Región Panamericana.
- Actualizar el Informe Anual de Seguridad Operacional según la evolución de la Región de los Procesos de Gestión de Seguridad Operacional reactivo a proactivo/predictivo, manteniendo las bases de la estructura del Informe (secciones según información reactiva, proactiva y predictiva).

2. Membrecía:

- Miembros del RASG-PA.

3. Miembros del Grupo de Trabajo:

- Vice-Presidente – OACI
- Vice-Presidente – Industria
- El equipo central del ASRT está formado por:
 - a. ANAC (Brasil)
 - b. Boeing
 - c. DGCA Chile
 - d. IATA
 - e. Especialista Regional de Seguridad Operacional de la OR NACC de la OACI
 - f. Especialista Regional de Seguridad Operacional de la OR SAM de la OACI

4. Responsabilidades:

Sede de la OACI	Apoyo
Oficinas Regionales de la OACI NACC y SAM	Apoyo
Miembros del Grupo de Trabajo	Proporcionar experticia técnica y colaborar en el desarrollo del Informe Anual de Seguridad Operacional
Equipo Central	Validar la información de seguridad operacional y desarrollar el Informe Anual de Seguridad Operacional

— FIN —

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Resultados de la coordinación con el Comité de Revisión de los
Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS**

4.1 Proyecto de Fraseología en español del RASG-PA

4.1.1 Durante la Reunión del RASG-PA/04, se presentó una propuesta para desarrollar e implementar un plan para promover y asegurar que los controladores de tránsito aéreo y los pilotos cumplen con la fraseología normalizada en español de la OACI al usar el español en la radio telefonía (R/T). La Reunión recordó la iniciativa de GREPECAS para racionalizar la fraseología de la OACI, la cual culminó con una enmienda al Capítulo 12, Fraseologías (solamente español), de los PANS/ATM, (Doc 4444), aplicable desde el 2009. La iniciativa de GREPECAS se enfocó en investigar los términos utilizados en la fraseología en español, que tenía ambigüedad entre los Estados de habla hispana y enmendarlos con los términos que pudieran ser entendidos por todos. Este esfuerzo, que duró más de diez años, culminó con una enmienda al Capítulo 12, Fraseologías (solamente en español), de los PANS/ATM (Doc 4444), aplicable desde 2009. Sin embargo, las enmiendas a la fraseología no han sido adoptadas totalmente por la comunidad de habla hispana.

4.1.2 La Reunión del RASG-PA/4, celebrada en Miami, Estados Unidos, del 19 al 21 de octubre de 2011, aceptó el proyecto y formuló la siguiente decisión:

***DECISIÓN RASG-PA/4/4 FRASEOLOGÍA NORMALIZADA EN
ESPAÑOL***

Que el RASG-PA ESC establezca un proyecto para promover y elaborar una estrategia de implementación para el uso consistente de fraseología normalizada ATC en español en conformidad con el PANS-ATM (Doc 4444) de la OACI a más tardar el 15 de diciembre de 2011.

4.1.3 Durante la reunión del RASG-PA ESC/12, celebrada en Montego Bay, Jamaica, 14-15 de junio de 2012, el líder del proyecto proporcionó un informe sobre el avance actual de las actividades.

4.1.4 El ESC estuvo de acuerdo que antes de seguir avanzando con la iniciativa de la fraseología era necesaria la coordinación de esta iniciativa con GREPECAS durante la reunión del Comité de Revisión de los Programas y Proyectos (CRPP/1), celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI, 25-27 de abril de 2012.

4.1.5 Durante la primera reunión del CRPP/1, la Secretaría del RASG-PA presentó la NE/07 sobre la falta de aplicación de la fraseología en español, de acuerdo con el Doc 444 de la OACI entre los Estado de habla hispana de la OACI de las regiones CAR/SAM.

4.1.6 La CRPP/1 estuvo de acuerdo que la iniciativa del GREPECAS para normalizar la fraseología en español que finalizó con una enmienda al Capítulo 12, Fraseologías (sólo español), de los PANS/ATM (Doc 4444) no es suficientemente familiar para los pilotos y controladores.

4.1.7 La CRPP/1 también estuvo de acuerdo que una fraseología inapropiada puede ser un factor contribuyente en los accidentes/incidentes. Por lo tanto, hay necesidad de promover el uso de fraseología apropiada por los controladores de tránsito aéreo y pilotos de acuerdo con la fraseología normalizada en español de la OACI en radiotelefonía (Doc 4444).

4.1.8 Por lo tanto, la CRPP/1 estuvo de acuerdo que el RASG-PA debería continuar con su proyecto para promover el uso consistente de fraseología en español ATC por los controladores de tránsito aéreo y pilotos usando la fraseología normalizada de la OACI y mantener al GREPECAS informado a través del mecanismo de coordinación de la Secretaría.

4.2 Proyecto sobre peligro aviario ALTA/IATA

4.2.1 Durante la Reunión del RASG-PA ESC/12 en Jamaica, ALTA e IATA solicitaron que el Programa de Reducción de Riesgos sobre Peligro Aviario que ellos estaban liderando fuese incluido como un proyecto oficial de RASG-PA e invitaron a los miembros del RASG-PA a unirse en el sub-comité del proyecto.

4.2.2 La Secretaría del RASG-PA informó al ESC que el GREPECAS podría tener también una iniciativa sobre peligro aviario y que, primero, sería necesario coordinar estas actividades con GREPECAS en la siguiente CRPP del GREPECAS.

4.2.3 La Secretaría presentó la NI/10 en la reunión del CRPP/1, subrayando las actividades planificadas del proyecto. La CRPP/1 no encontró duplicación en las actividades planificadas del proyecto, y se concluyó que el proyecto propuesto del RASG-PA y el Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF) son complementarios. La Secretaría del GREPECAS recomendó que IATA/ALTA continuasen coordinando con CARSAMPAF como parte del proyecto propuesto RASG-PA, para asegurar una amplia distribución de los resultados del proyecto.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Reunión RASG-PA/5**

5.1 Orden del Día y Logística

5.1.1 Durante la Reunión del RASG-PA/04 en 2011, la Secretaría informó que la DGAC de Chile se había ofrecido como voluntario para ser el anfitrión de la Reunión RASG-PA/05, en el 2012.

5.1.2 Un factor para considerar a Chile como sede de la reunión RASG-PA/05, fue el combinar el evento con la Reunión de la Flight Safety Foundation (FSF), que también se estará llevando a cabo en Santiago, Chile, durante el mismo mes. Al combinar eventos y proporcionar a los participantes la oportunidad de participar en ambas actividades, también se lograría un factor clave del RASG-PA para reducir el gasto en los recursos necesarios con respecto a la implementación de las iniciativas de seguridad operacional en la Región Panamericana.

5.1.3 Con el objeto de que los participantes asistan a ambos eventos en el mismo lugar, se acordó que el RASG-PA necesitaría alternar su horario normal y realizar la reunión del ESC el domingo y llevar a cabo la reunión del RASG-PA el lunes, con el objeto de unirse al evento de FSF el martes en la mañana. Los asuntos del RASG-PA continuarán el martes en la tarde y el miércoles en la mañana.

5.1.4 La Secretaría del RASG-PA ha invitado a Chile para que apoye la Reunión del RASG-PA/05 en el mismo lugar que la FSF, con el objeto de lograr eficiencia al celebrar estos dos eventos en el mismo hotel. Chile apoyó esta idea y estuvo de acuerdo con la solicitud.

5.1.5 El RASG-PA también aprobó el cambio de la reunión PA-RAST, la cual se llevará a cabo el jueves y viernes antes de la reunión RASG-PA/05.

5.2. Presentación del RASG-PA en el FSF, Seminario Internacional de Seguridad Operacional (IASS)

5.2.1 Se le informó al ESC que el RASG-PA tendría un espacio de tiempo asignado de, aproximadamente, 45 minutos para discutir las actividades del RASG-PA durante la inauguración del evento FSF IASS en Santiago, Chile.

5.2.2 La FSF está elaborando actualmente la agenda del IASS y está solicitando que el orador y la presentación sean coordinadas tan pronto sea posible.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Otros asuntos

6.1 Programa de trabajo del RASG-PA

6.1.1 La Secretaría del RASG-PA solicitó al ESC iniciar la formulación del programa de trabajo para el 2013. Se recordó al ESC que el programa de trabajo da como resultado actividades numerosas basadas en prioridades establecidas por el RASG-PA ESC y Estados Miembros.

6.1.2 Ocasionalmente, el apoyo limitado y otros recursos disponibles como, por ejemplo, el tiempo, personal y limitaciones financieras, reducen la habilidad de avanzar en las iniciativas del RASG-PA en forma oportuna.

6.1.3 Los miembros del RASG-PA, en estrecha coordinación con el ESC, deberían participa y proporcionar recursos y apoyo en especie para llevar a cabo el programa de trabajo del RASG-PA en 2013.

6.1.4 La Secretaría del RASG-PA preparará y propondrá un programa de trabajo para el 2013 con comentarios del ESC y miembros del RASG-PA, a la cual se le dará prioridad basado en recursos disponibles.

6.2 Aplicación RASG-PA para el Fondo de Seguridad Operacional de la Aviación (SAFE) de la OACI

6.2.1 Durante la Reunión del ESC/10, realizada en Santa Cruz, Bolivia, la Secretaría informó al ESC que un recurso posible de financiamiento para las iniciativas de seguridad operacional del RASG-PA era posible a través del Fondo de Seguridad Operacional de la OACI.

6.2.2 La intención del fondo SAFE es incrementar la seguridad operacional de la aviación civil a través del uso de un enfoque basado en la performance. Contribuciones voluntarias al Fondo SAFE serán aceptadas de los Estados Miembros de la OACI, organizaciones internacionales, y partes públicas y privadas asociadas con la aviación civil internacional y pueden ser tanto generales como específicas. Las contribuciones generales serán usadas para los proyectos relacionados con la seguridad operacional que podrían aumentar, en general, la seguridad operacional sin una marca específica, mientras que las contribuciones específicas serán marcadas para un proyecto o resultados específicos. Todas las contribuciones para el Fondo SAFE serán marcadas para un proyecto específico o resultado. Todas las contribuciones del Fondo SAFE estarán sujetas a un acuerdo administrativo entre el donante y la OACI, quienes resolverán, entre otras cosas, el monto a donar, la duración de la donación y otros requisitos contables.

6.2.3 El ESC acordó que varias iniciativas RASG-PA pueden ser candidatas apropiadas para solicitar fondos del Fondo SAFE de la OACI. El ESC acordó que sería conveniente presentar la solicitud de fondos para los futuros Talleres planeados de Seguridad Operacional del RASG-PA que serán programados en la región Panamérica para mitigar los riesgos de seguridad operacional de la aviación como se identifica en los Planes de Implementación Detallada del RASG-PA. Por lo tanto, el ESC formuló la siguiente decisión:

***DECISIÓN RASG-PA ESC/10/10: USO DEL FONDO SAFE PARA LAS
ACTIVIDADES DEL RASG-PA
RELACIONADAS CON SEGURIDAD
OPERACIONAL***

6.2.4 Basado en esta decisión, la Secretaría ha preparado una solicitud de Aplicación al Fondo de Seguridad Operacional para fondos para apoyar los talleres de seguridad operacional de la aviación desarrollados por los Estados miembros del RASG-PA enfocados en la mitigación de riesgos identificados por el RASG-PA. La solicitud se presentará a la OACI inmediatamente después de la Reunión ESC/13.

6.3 Folleto del RASG-PA

6.3.1 Se le presentó al ESC el borrador del folleto del RASG-PA. El folleto será usado para identificar la misión del RASG-PA, declaraciones de la visión y actividades actuales y futuras. Se le solicitó al ESC proporcionar comentarios finales a más tardar el 29 de junio de 2012.

6.4 Boletín del RASG-PA

6.4.1 Se le informó al ESC sobre la disponibilidad del boletín del RASG-PA en el sitio web del RASG-PA.

**Decisión RASG-PA ESC 13/7 El ESC vota para incluir la *Flight Safety Foundation*
como miembro permanente del ESC**

Por la participación continua de la *Flight Safety Foundation* y su responsabilidad en las iniciativas del RASG-PA, el ESC votó para incluir a la *Flight Safety Foundation* como miembro permanente del Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA