



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**INFORME DE LA DECIMOSEXTA REUNIÓN DEL
GRUPO REGIONAL DE
PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM
(GREPECAS/16)**

(Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo al 1° de abril de 2011)

INFORME FINAL

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

ÍNDICE

i	Índice.....	i-1
ii	Reseña de la Reunión	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión	ii-1
	Ceremonia Inaugural y otros asuntos	ii-1
	Organización, funcionarios y Secretaría	ii-1
	Idiomas de Trabajo.....	ii-2
	Orden del Día	ii-2
	Asistencia	ii-3
	Conclusiones y Decisiones.....	ii-3
	Lista de Conclusiones	ii-4
	Lista de Decisiones	ii-7
iii	Lista de Participantes	iii-1
iv	Lista de Documentación.....	iv-1

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA

1.	Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/15	1-1
	1.1 Examen del estado de implantación de las Conclusiones del GREPECAS/15 consideradas por la ANC	
	1.2 Examen del estado de implantación de las Decisiones y de las Conclusiones del GREPECAS/15 que no fueron consideradas por la ANC	
	1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS	

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 2 DEL ORDEN DEL DÍA

2.	Seguridad Operacional y actividades RASG-PA	2-1
----	---	-----

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

3.	Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional.....	3-1
	3.1 Actividades a nivel global, inter-regional e intra-regional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM	
	3.2 Informe de la Reunión AERMET/SG/10	
	3.3 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/7	
	3.4 Informe de la Reunión AIM/SG/12	
	3.5 Informe de la Reunión CNS/ATM/SG/1 y CNS/ATM/SG/2	

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

4.	Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.....	4-1
	4.1 Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea	
	4.2 Situación actual de las deficiencias en la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM	

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA

- 5. Gestión del Mecanismo del GREPECAS.....5-1
 - 5.1 Informe del ACG/8
 - 5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS
 - 5.3 Representación de la Membrecía del GREPECAS

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA

- 6. Otros asuntos6-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

Por gentil invitación del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) de República Dominicana, la Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/16) se llevó a cabo en Punta Cana, República Dominicana, del 28 de marzo al 1 de abril de 2011.

ii.2 Ceremonia Inaugural y Otros Asuntos

La señora Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional (NACC) para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la OACI expresó su sincero agradecimiento a las autoridades de República Dominicana por ser anfitrión de esta reunión. El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI y Secretario del GREPECAS, dirigió unas palabras a los asistentes, resaltando la necesidad de adaptar el mecanismo de GREPECAS de acuerdo con las exigencias actuales de eficiencia y eficacia. Asimismo, el Sr. Normando Araújo de Medeiros (Brasil), Presidente de GREPECAS, dio una introducción sobre lo que se espera será una reunión hito para el GREPECAS.

El Sr. Santiago Rosa Martínez, Sub-Director General del IDAC, en representación del Dr. Alejandro Herrera Rodríguez, Secretario del Estado y Director General del IDAC, dio la bienvenida a los delegados deseándoles éxito en el logro de los objetivos de la Reunión. Asimismo, resaltó la necesidad de una estrecha cooperación inter-regional, con el propósito de proporcionar un sistema de navegación aérea más armonizado.

ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

La Reunión fue presidida por el Sr. Normando Araújo de Medeiros (Brasil), Presidente de GREPECAS. El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, actuó como Secretario de la Reunión y contó con la colaboración de los siguientes funcionarios de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI y Sede de la OACI en Montreal:

Loretta Martin	Directora Regional, Oficina Regional NACC de la OACI
Michiel Vreedenburgh	Director Regional Adjunto, Oficina Regional NACC de la OACI
Oscar Quesada	Director Regional Adjunto, Oficina Regional SAM de la OACI
Gustavo De León	Especialista Oficial de Programa Regional, Dirección de Navegación Aérea, Sede de la OACI
Nohora Arias	Secretaria del Subgrupo AERMET
Onofrio Smarrelli	Secretario del Subgrupo CNS/ATM
Raúl Martínez	Secretario del Subgrupo AIM
Jaime Calderón	Secretario del Subgrupo AGA/AOP
Victor Hernández	Especialista Regional en Gestión de Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento, Oficina Regional NACC de la OACI
Julio Siu	Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, Oficina Regional NACC de la OACI

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo y la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

ii.5 Orden del Día

Se adoptó el Orden del Día que se indica a continuación:

**Cuestión 1 del
Orden del Día:****Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/15**

- 1.1 Examen del estado de implantación de las Conclusiones del GREPECAS/15 consideradas por la ANC
- 1.2 Examen del estado de implantación de las Decisiones y de las Conclusiones del GREPECAS/15 que no fueron consideradas por la ANC
- 1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS

**Cuestión 2 del
Orden del Día:****Seguridad Operacional y actividades RASG-PA****Cuestión 3 del
Orden del Día:****Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional**

- 3.1 Actividades a nivel global, inter-regional e intra-regional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM
- 3.2 Informe de la Reunión AERMET/SG/10
- 3.3 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/7
- 3.4 Informe de la Reunión AIM/SG/12
- 3.5 Informe de la Reunión CNS/ATM/SG/1 y CNS/ATM/SG/2

**Cuestión 4 del
Orden del Día:****Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

- 4.1 Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea
- 4.2 Situación actual de las deficiencias en la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

**Cuestión 5 del
Orden del Día:****Gestión del Mecanismo del GREPECAS**

- 5.1 Informe del ACG/8
- 5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS
- 5.3 Representación de la Membrecía del GREPECAS

**Cuestión 6 del
Orden del Día:****Otros asuntos**

ii.6 Asistencia

Asistieron a la Reunión 82 participantes de 22 Estados/Territorios Miembros de las Regiones CAR/SAM, así como 1 Estado situado fuera de las Regiones y observadores de 9 Organizaciones Internacionales. La lista de participantes se muestra en la página iii-1.

ii.7 Conclusiones y Decisiones

GREPECAS registra sus actividades en la forma de Conclusiones y Decisiones de la siguiente manera:

Las **Conclusiones** tratan de asuntos que, de conformidad con los términos de referencia del Grupo, merecen la atención directa de los Estados/Territorios y/o Organizaciones Internacionales, los cuales requieren medidas necesarias ulteriores que el Secretario habrá de plantear en conformidad con los procedimientos establecidos.

Las **Decisiones** se refieren únicamente a los asuntos que tratan de la organización interna del trabajo del Grupo y de sus Órganos Auxiliares.

ii.8 Lista de Conclusiones

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
16/1	PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL GREPECAS	1-2
16/4	APOYO A LA FINALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PARTICIPACIÓN EN LA IMPLANTACIÓN DE UNA PLATAFORMA DE PRUEBAS DEL PROYECTO RLA/03/902 SACCSA	3-9
16/5	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN PARA LAS ÁREAS CNS/ATM PARA LA COMPETENCIA DE LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	3-9
16/6	MIGRACIÓN DEL ISCS-G2 AL WIFS	3A-1
16/7	TRANSICIÓN DEL ISCS-G2 E IMPLANTACIÓN DEL SERVIDOR DE ARCHIVOS DEL WAFS	3A-1
16/8	GUÍA DEL USUARIO DEL WIFS	3A-1
16/9	GUÍA SOBRE LA VIGILANCIA DE LOS VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW)	3A-1
16/10	MONITOREO DE LOS SIGMET RECIBIDOS EN EL BANCO INTERNACIONAL DE DATOS OPMET DE BRASILIA	3A-1
16/11	PARTICIPACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LOS ESTADOS EN LAS REUNIONES DE LOS GRUPOS DE OPERACIONES O GRUPOS DE ESTUDIO DE LA SEDE DE LA OACI	3A-1
16/12	MWO DE RESPALDO EN LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	3A-1
16/13	PRUEBAS SIGMET	3A-2
16/14	FORMATO PARA EL CONTROL DE INTERCAMBIO DE LA INFORMACIÓN OPMET	3A-2
16/15	GUÍA CAR/SAM PARA EL INTERCAMBIO OPMET	3A-2
16/16	INSTALACIÓN DE TERMINALES DE USUARIOS AMHS EN LAS DEPENDENCIAS METEOROLÓGICAS CON REQUERIMIENTO OPMET INTERNACIONAL	3A-2

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
16/17	ENMIENDAS AL ANP BÁSICO Y FASID CAR/SAM, PARTE VI - MET	3A-2
16/18	OBJETIVOS REGIONALES DE PERFORMANCE MET CAR/SAM	3A-2
16/19	SEMINARIO TALLER ATM/MET	3A-2
16/20	CURSO DE ACTUALIZACIÓN SOBRE LA ENMIENDA 75 AL ANEXO 3 PARA PERSONAL MET Y ATS	3A-3
16/21	ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS	3A-3
16/22	TALLERES SOBRE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL ESTADO Y SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP y SMS)	3A-3
16/23	MEJORES PRÁCTICAS PARA LA PREVENCIÓN DE INCURSIONES / EXCURSIONES DE PISTA	3A-3
16/24	ARMONIZACIÓN EN LA DESIGNACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE	3A-3
16/25	PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE FACTORES HUMANOS PARA EL AIM	3A-3
16/26	APROBACIÓN DE LAS ACTUALIZACIONES AL MANUAL GUÍA DE IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD ORIENTADO A LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)	3A-3
16/27	GUÍA DE INSTRUCCIÓN DEL CURSO AIM CAR/SAM	3A-4
16/28	MANUAL SOBRE FACTORES HUMANOS EN LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM) CAR/SAM	3A-4
16/29	REFERENCIA PARA EL DESARROLLO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN DEL IDIOMA INGLÉS-TÉCNICO ORIENTADO AL PERSONAL AIS/MAP DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	3A-4
16/30	HOJA DE RUTA PARA LA TRANSICIÓN DE AIS A AIM	3A-4
16/31	DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTACIÓN EN EL IDIOMA ESPAÑOL	3A-4
16/32	GUÍAS GENERALES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA GIS EN LA AIM	3A-4
16/33	ADOPCIÓN DE UN PROGRAMA DE MONITOREO Y MEDICIÓN DE LA PERFORMANCE EN LAS REGIONES CAR/SAM	3A-5
16/34	SEGUIMIENTO, PARTICIPACIÓN Y COOPERACIÓN AL PROYECTO REGIONAL RLA/03/902 DE LA OACI	3A-5
16/35	ADOPCIÓN DEL MANUAL ATFM PARA LAS REGIONES CAR/SAM	3A-5
16/36	RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE AVIÓNICA EXISTENTE Y FUTURA EN LAS REGIONES CAR/SAM	3A-6
16/37	ESQUEMA DE DIRECCIONAMIENTO IPV4 PROPUESTO PARA LOS ENLACES DE COMUNICACIONES INTER E INTRA-REGIONAL PARA LAS APLICACIONES ATN TIERRA-TIERRA	3A-6
16/38	MEJORAS EN LAS ACTIVIDADES REFERIDAS A LOS ENSAYOS ADS-B	3A-6
16/39	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LAS REGIONES CAR/SAM	3A-7
16/40	CAPACITACIÓN PARA LA COMPETENCIA DE LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS	3A-7
16/41	CAPACITACIÓN GNSS	3A-7

No. Conc.	Título de Conclusión	Página
16/42	RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA	4-1
16/43	METODOLOGÍA REVISADA PARA LA IDENTIFICACIÓN EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA	4-2
16/44	REVISIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EXISTENTES	4-3
16/49	CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS A LOS RECURSOS DEL GREPECAS	5-6

ii.9 **Lista de Decisiones**

No. Dec.	Título de Decisión	Página
16/2	SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES PENDIENTES DE IMPLANTACIÓN DEL GREPECAS	1-2
16/3	COORDINACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA	2-2
16/45	NUEVA ORGANIZACIÓN DEL GREPECAS	5-3
16/46	TÉRMINOS DE REFERENCIA REVISADOS DEL GREPECAS	5-3
16/47	TRANSFORMACIÓN DE LOS SUBGRUPOS DEL GREPECAS	5-3
16/48	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL GREPECAS	5-5

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Carlos Manuel Benítez
Luis César Rosso

BARBADOS

Anthony Archer

BRAZIL / BRASIL

Normando Araujo de Medeiros
Luiz Claudio Ribeiro da Silva
Luiz Ricardo de Souza Nascimento
Julio Cesar de Souza Pereira
Athayde Licério Vieira Frauche
Alessander de Andrade Santoro
André Eduardo Jansen
Ricardo Barion
Marcos Ribeiro Resende

CHILE

Sergio Gallo Rosales
Ricardo Bordalí Cauví
Sergio Garcia Jorquera

COLOMBIA

Germán Ramiro García Acevedo

CUBA

Mirta Crespo Frasier
Noemí Carta Santos
Norberto Cabrera Alonso
Joanka Acosta Ortiz

CURACAO / CURAZAO

Jacques Lasten

**DOMINICAN REPUBLIC /
REPÚBLICA DOMINICANA**

Francisco Bolívar León
Johann Estrada Pelletier
Félix Rosa Martínez

Julio Cesar Mejía Alcántara
Julio Cesar Rodríguez
Elvis Antonio Collado
Eduardo Tejada
Danis González
Francia Peña Rivas
Betty Castaing
Miguel Campusano
Claudio Amparo
Fredy Antonio Ruiz Lara
Eddian N. Méndez

ECUADOR

Roberto Yerovi
Jacob Zambrano
Iván Salas

FRANCE / FRANCIA

Pierre Dubois

GUATEMALA

Enio Hernández
Erick Mazariegos
Bayron Quiñonez

GUYANA

Zulficar Mohamed

HAITI / HAÏTÍ

Wesner Excelhomme
Jacques Boursiquot
Laurent Joseph Dumas
Marc Paulemon

JAMAICA

Nari Williams-Singh
Noel Ellis

MEXICO / MÉXICO

Félix Rodolfo Olivares Castro
Claudio Arellano Rodríguez

PANAMA / PANAMÁ

Ricardo Alberto Deville

PARAGUAYCarlos Roberto Salinas
Roque Díaz Estigarribia**SPAIN / ESPAÑA**

Luis Andrada Márquez

**TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y
TABAGO**Trevor Dowrich
Veronica Ramdath**UNITED KINGDOM / REINO UNIDO**

James Prideaux

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOSLuis A. Ramírez
George Legarreta
Daniel Vaca
Robert Goodson
Fred Calfior**URUGUAY**

Carlos Alvaro Acosta Ponasso

VENEZUELARafael Torres
María M. Salazar
Eduardo Gallardo
Edgar Garanton
Luis Escobar**INTERNATIONAL ORGANIZATIONS /
ORGANIZACIONES INTERNACIONALES****ARINC**Ángel Lucas
Mike Ramírez**CANSO**

Javier Vanegas

COCESNAJuan Carlos Trabanino
Mauricio Matus**IATA**Gabriel Acosta
Manuel Góngora**IBAC**

Ricardo Nogueira

IFATCA

Alex Figuereo

JEPPESENBill Kellogg
Demetrius Zuidema**SESAR**

José Antonio Calvo Fresno

SITA

Daniel Coslovsky

**ICAO SECRETARIAT/SECRETARÍA DE LA
OACI**Franklin Hoyer
Loretta Martin
Michiel Vreedenburgh
Oscar Quesada
Gustavo De León
Nohora Arias
Onofrio Smarrelli
Raúl Martínez
Jaime Calderón
Víctor Hernández
Julio Siu

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ARGENTINA		
Carlos Manuel Benítez Chief Aeronautical Meteorology Department / Jefe Departamento Meteorología Aeronáutica	Servicio Meteorológico Nacional 25 de Mayo 658 CP A1002ABN C. A. de Buenos Aires, Argentina	Tel. + 5411 5167-6707 E-mail cbenitez@smn.gov.ar metaer@smn.gov.ar
Luis César Rosso Community Services' Manager / Gerente de Servicios a la Comunidad	Servicio Meteorológico Nacional 25 de Mayo 658 CP A1002ABN C. A. de Buenos Aires, Argentina	Tel. + 5411 5167-6767, ext. 18261 E-mail lrosso@smn.gov.ar
BARBADOS		
Anthony Archer Director of Civil Aviation	Civil Aviation	Tel. + 1246 428 0930 E-mail civilav@sunbeach.net
BRAZIL / BRASIL		
Normando Araújo de Medeiros Air Navigation International Adviser - GREPECAS Chairman / Asesor Internacional de Navegación Aérea – Presidente de GREPECAS	Ministerio de Defensa-CERNAI Av. Marechal Camara 233, 12° andar, Centro, Castelo Rio de Janeiro, Brasil	Tel. + 5521 2139-9681 / 2139-9674 E-mail cernai2@decea.gov.br
Luiz Claudio Ribeiro da Silva Head of Operations Sub Department / Jefe del Sub Departamento de Operaciones	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 2° andar, Castelo, Rio de Janeiro, 20.021-130 Brasil	Tel. + 5521 2101-6241 E-mail sdop@decea.gov.br
Luiz Ricardo de Souza Nascimento Deputy of Operations Sub Department / Sub Jefe del Sub Departamento de Operaciones	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 2° andar, Castelo Rio de Janeiro, 20.021-130 Brasil	Tel. + 5521 2101-6350 E-mail dgna@decea.gov.br
Julio Cesar de Souza Pereira Head of Strategic Operational Planning Section / Jefe de la Sección de Planificación Operacional Estratégica Presidente del CNS/ATM/SG	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 2° andar, Castelo Rio de Janeiro, 20.021-130, Brasil	Tel. + 5521 2101-6274 E-mail pln1@decea.gov.br

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Athayde Licério Vieira Frauche Chief of New Projects and Systems Section / Jefe de la Sección de Nuevos Proyectos y Sistemas	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 4° andar (SDTE), Castelo Rio de Janeiro, 20.021-130, Brasil	Tel. + 5521 2101-6584 E-mail ddte@decea.gov.br
Alessander de Andrade Santoro CNS Officer / Oficial CNS	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 4° andar, Castelo Rio de Janeiro, 20.021-130, Brasil	Tel. + 5521 2101-6209 E-mail ddte7@icea.gov.br
Ricardo Barion ENSINO Officer / Oficial ENSINO	Instituto de Control del Espacio Aéreo-ICEA Praça Marechal do Ar Eduardo Gomes, 50-CTA São José Dos Campos Sao Paulo, CEP 12.228-903, Brasil	Tel. + 5512 3945-9011 E-mail barion@icea.gov.br
André Eduardo Jansen Oficial CNS	Departamento de Control del Espacio Aéreo-DECEA Av. Gral. Justo No. 160, 4° andar, Castelo Rio de Janeiro, 20.021-130, Brasil	Tel. + 5521 2101 6620 E-mail ddttes@icea.gov.br
Marcos Ribeiro Resende	ATECH Rua do Rocio 313, 2° andar 04552-000 Sao Paulo, SP, Brasil	Tel. + 5511 3040-7320 E-mail mresende@atech.com.br
CHILE		
Sergio Gallo Rosales Chief Planning and Projects Subdepartment / Jefe Subdepartamento Planes y Proyectos	Dirección General de Aeronáutica Civil Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago Chile	Tel. + 562 439-2509 E-mail sgallo@dgac.cl
Ricardo Bordalí Cauvi Chief Air Navigation Section, Planning and Projects Subdepartment / Jefe Sección Navegación Aérea del Subdepartamento Planes y Proyectos	Dirección General de Aeronáutica Civil Av. Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago, Chile	Tel. + 562 439-2541 E-mail rbordali@dgac.cl
Sergio García Jorquera AIS/MAP Section / Sección AIS/MAP	Dirección General de Aeronáutica Civil San Pablo 8081 Santiago, Chile	Tel. + 562 290-4677 E-mail sgarciaj@dgac.cl
COLOMBIA		
Germán Ramiro García Acevedo Air Safety Secretary / Secretario de Seguridad Aérea	Aeronáutica Civil de Colombia Secretaría de Seguridad Aérea Av. El Dorado No. 103 – 23 (C.E.A) Bogotá, Colombia	Tel. + 571 413 8974 E-mail germanr.garcia@aerocivil.gov.co

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
CUBA		
Mirta Crespo Frasquieri Air Navigation Director / Directora de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Dirección de Aeronavegación Calle 23 N° 64, Esq. P. Vedado Ciudad de La Habana, C.P.10400 Cuba	Tel. + 537 838-1121 / 838-1146 E-mail mirta.crespo@iacc.avianet.cu
Noemí Carta Santos Main AIM specialist-AIM Subgroup Chairwoman/ Especialista principal AIM- Presidenta Subgrupo AIM	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Dirección de Aeronavegación Calle 23 N° 64, Esq. P. Vedado Ciudad de La Habana, C.P.10400 Cuba	Tel. + 537 838-1121 / 838-1146 E-mail noemi.carta@iacc.avianet.cu
Norberto Cabrera Alonso Aerodrome Director / Director de Aeródromos	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Dirección de Aeródromos Calle 23 N° 64, Esq. P. Vedado Ciudad de La Habana, C.P.10400 Cuba	Tel. + 537 838-1127 E-mail norberto.cabrera@iacc.avianet.cu
Joanka Acosta Ortiz Legal Aeronautical Advisor / Asesora Jurídica Aeronáutica	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba – IACC Calle 23 N° 64, Esq. P. Vedado Ciudad de La Habana, C.P.10400, Cuba	Tel. + 537 838-1131 E-mail joanka.acosta@iacc.avianet.cu
CURACAO / CURAZAO		
Jacques Lasten Chief ACC	NAATC Inc Seru Mahuma Z/N, Curacao	Tel. + 5999 83 93550 E-mail j.lasten@naatc.an
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Francisco Bolívar León Air Navigation Director / Director Navegación Aérea	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 809 274-4322 Ext. 2079/2080 E-mail bleon@idac.gov.do
Johann Estrada Pelletier Director Safety Oversight / Director Vigilancia de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2231 E-mail jestrada@idac.gov.do
Félix Rosa Martínez Chief Santo Domingo ACC / Jefe ACC Santo Domingo	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 549-1310 Ext. 350 E-mail frosa@idac.gov.do
Julio Cesar Mejía Alcántara In charge ATM Division / Encargado División ATM	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2103 E-mail jmejia@idac.gov.do
Julio Cesar Rodríguez In Charge AIS Division / Encargado División AIS	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2301 E-mail julio.rodriguez@idac.gov.do
Elvis Antonio Collado In charge CNS Division / Encargado División CNS	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2288 E-mail ecollado@idac.gov.do

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Eduardo Tejada In charge ATS Section / Encargado Sección ATS	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2297 E-mail etejada@idac.gov.do
Danis González Assistant Director Safety Oversight Surveillance / Asistente Director Vigilancia de la Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2231 E-mail dgonzalez@idac.gov.do
Francia Pena Rivas In charge Aerodrome Department / Encargado Departamento Aerodromos	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2231 E-mail fpena@idac.gov.do
Betty Castaing In charge FIS Section / Encargada Sección FIS	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2133/2299 E-mail bcastaing@idac.gov.do
Miguel Campusano Sub-Director National / National Deputy Director	Oficina Nacional de Meteorología	Tel. + 1824 755-4801 E-mail lasose2002@yahoo.com
Claudio Amparo In charge Aeronautical Meteorology Department / Encargado Departamento Meteorología Aeronáutica	Oficina Nacional de Meteorología	Tel. + 1829 755-4808 E-mail claudioamparo@yahoo.com
Fredy Antonio Ruiz Lara In charge Air Navigation Department / Encargado Departamento Navegación Aérea	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2086 E-mail fruiz@idac.gov.do
Eddian N. Méndez In charge Coaching and Aeronautical Training Center / Encargado Centro de Capacitación y Entrenamiento Aeronáutico	Instituto Dominicano de Aviación Civil-IDAC	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2062 E-mail emendez@idac.gov.do
ECUADOR		
Roberto Yerovi Deputy Director / Subdirector	Dirección General de Aviación Civil Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, piso 5 Quito, Ecuador	Tel. + 5932 224 8693 E-mail
Jacob Zambrano Air Navigation Director / Director de Navegación Aérea	Dirección General de Aviación Civil Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, piso 5 Quito, Ecuador	Tel. + 5932 25 6997 E-mail jacob.zambrano@dgac.gob.ec jacobzambrano@yahoo.com
Iván Salas Asesor CNS	Dirección General de Aviación Civil Buenos Aires Oe 1-53 y Av. 10 de Agosto, piso 5 Quito, Ecuador	Tel. + 5932 250 4529 E-mail ivan.salas@dgac.gob.ec

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
FRANCE / FRANCIA		
Pierre Dubois West Indies and French Guiana Civil Aviation Director / Director de Aviación Civil Antillas y Guyana Francesa	French Civil Aviation Safety Directorate 11, rue des Hibiscus, Clairière 97262 Fort de France, Martinique	Tel. + 33 5 9655-6010 E-mail pierre.dubois@aviation-civile.gouv.fr
GUATEMALA		
Erick Mazariegos Jefe de AIS	DGAC 9 Av. 14-75 zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala	Tel. + 502 2321 5248 E-mail erick_mazariegos@dgac.gob.gt
Enio Hernández Encargado Oficina PANS-OPS y ATCO Radat	DGAC Av. Hincapié 11-66 zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala	Tel. + 502 2321 5023 / 4211 5241 / 5201 7988 E-mail eniowr@gmail.com
Bayron Quiñonez Encargado QA y Seguridad Operacional ATS	DGAC Av. Hincapie 11-66 zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala	Tel. + 502 4045 6594 / 2321 5019 E-mail baqd2006@yahoo.com
GUYANA		
Zulficar Mohamed Director General	Civil Aviation Authority 96 Duke Street, Kingston, Georgetown, Guyana	Tel. + 592 624 0586 (mobile) / + 592225 6822 (office) E-mail director-general@gcaa.gy.org
HAITI / HAITÍ		
Wesner Excelhomme Air Navigation Director / Director de Navegación Aérea	OFNAC Aéroport International Toussaint Louverture BP1346 Port-au-Prince, Haiti	Tel. + 509 3477 6588 / 3505 2425 E-mail
Laurent Joseph Dumas Director, Flight Safety	OFNAC Aéroport International Toussaint Louverture BP1346 Port-au-Prince, Haiti	Tel. + 509 525 4456 E-mail ljdumas.hcaa@yahoo.com
Jacques Boursiquot ICAO National Project Coordinator 2º Vicepresidente de GREPECAS	OFNAC Aéroport International Toussaint Louverture BP 1346 Port-au-Prince, Haiti	Tel. + 509 706 7736 E-mail jboursiquot@comcast.net
Marc Paulemon Technical Adviser	OFNAC Aéroport International Toussaint Louverture BP 1346 Port-au-Prince, Haiti	Tel. + 509 2250 0052 / 3484 3653 E-mail marcpaulemon@ofnac.aero

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director, Flight Safety / Director Seguridad Operacional	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 1876 960-3948 E-mail nwilliams-singh@jcaa.gov.jm
Noel Ellis Director, Air Navigation Services / Director Servicios de Navegación Aérea	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. + 1876 960-3948 E-mail nellis@jcaa.gov.jm
MEXICO / MÉXICO		
Félix Rodolfo Olivares Castro Air Traffic Deputy General Director / Director General Adjunto de Tránsito Aéreo	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano	Tel. + 5255 5786-5511 E-mail folivaca@sct.gob.mx
Claudio Arellano Rodríguez Technical Deputy General Director / Director General Adjunto Técnico	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano	Tel. + 5255 5786-5523 E-mail carellan@sct.gob.mx
PANAMA / PANAMÁ		
Ricardo Alberto Deville Air Navigation Director / Director de Navegación Aérea	Autoridad Aeronáutica Civil Av. Ascanio Villalaz, Edificio 611, Curundu, Panamá	Tel. + 507 501-9801 E-mail rdeville@aeronautica.gob.pa
PARAGUAY		
Carlos Roberto Salinas Gerente de Normas y Fiscalización Presidente AERMET/SG	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Mariscal López c/ Vicepresidente Sánchez, Edificio Ministerio de Defensa, piso 6, DMH Asunción, Paraguay	Tel. + 595 21 425 046 / 222139 E-mail roberto.salinas@meteorologia .gov.py
Roque Díaz Estigarribia Director of Aviation / Director Internacional de Aeronáutica	Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Mariscal López c/ Vicepresidente Sánchez, Edificio Ministerio de Defensa, piso 6 Asunción, Paraguay	Tel. + 59521 211-978 E-mail dac@dinac.gov.py
SPAIN / ESPAÑA		
Luis Andrada Márquez Chief GNSS Operations Department / Jefe Departamento Operaciones GNSS	Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea – AENA c/ Josefa Valcárcel 30 28027 Madrid, España	Tel. + 3491 321-3279 E-mail landrada@aena.es

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Trevor Dowrich Executive Manager, Air Navigation Services / Director Ejecutivo, Servicios de Navegación Aérea	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority P.O. Box 2163, National Mail Centre, Golden Grove Road, Piarco Trinidad and Tobago	Tel. + 1868 669 4302 E-mail tdowrich@caa.gov.tt
Veronica Ramdath Manager, Telecommunication & Electronics / Gerente Telecomunicaciones y Electrónica Vicechairperson of the CNS/ATM/SG	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority P.O. Box 2163, National Mail Centre, Golden Grove Road, Piarco Trinidad and Tobago	Tel. + 1868 669-4706 E-mail vramdath@caa.gov.tt
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
James Prideaux Assistant Manager / Asistente de Gerencia	Air Safety Support International (ASSI)	Tel. + 284 495-7143 E-mail james.prideaux@caribairsafety.aero
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Luis A. Ramírez Director, Safety and Operations Support / Director Apoyo Seguridad y Operaciones	Federal Aviation Administration Air Traffic Organization, En Route and Oceanic Service Unit 800 Independence Ave SW Washington, DC 20591, U.S.A.	Tel. + 1202 267-9155 E-mail luis.a.ramirez@faa.gov
George Legarreta Engineering Officer / Especialista en Ingeniería Presidente AGA/AOP/SG	Federal Aviation Administration Office of Airport Safety and Standards Airport Engineering Division 800 Independence Ave SW Washington, DC 20591, U.S.A.	Tel. + 1202 267-8766 E-mail george.legarreta@faa.gov
Daniel Vaca Manager Americas / Gerente Americas	Federal Aviation Administration Air Traffic Organization International Office 800 Independence Ave SW Washington, DC 20591, U.S.A.	Tel. + 1202 385-8081 E-mail daniel.vaca@faa.gov
Robert L. Goodson International Services Representative / Aeronautical Division	National Geospatial-Intelligence Agency – NGA Office of Global Navigation 3838 Vogel Road Arnold, MO 63010-6238, U.S.A.	Tel. + 1314 676-9103 E-mail Robert.L.Goodson@nga.mil
Fred J. Calfior International Aeronautical Representative / Representante Aeronáutico Internacional	National Geospatial-Intelligence Agency – NGA Office of Global Navigation 3838 Vogel Road Arnold, MO 63010-6238, U.S.A.	Tel. + 1314 676-9103 E-mail fred.J.Calfior@nga.mil

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
URUGUAY		
Carlos A. Acosta Ponasso DINACIA Advisor / Asesor de DINACIA	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica – DINACIA Camino Carrasco 5519 Canelones, Uruguay	Tel. + 5982 604 0408, int. 4230 E-mail insvuelo@adinet.com.uy
VENEZUELA		
Rafael Torres Gerente General de Seguridad Aeronáutica Vicepresidente del Subgrupo AIM	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Edificio SEDE Aeropuerto Internacional de Maiquetía, Piso-Gerencia General de Seguridad Aeroportuaria, Venezuela	Tel. + 58 212 355 2007 E-mail r.torres@inac.gob.ve
María M. Salazar General Manager of Foreign Affairs / Gerente General de Relaciones Internacionales	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa entre San Juan Bosco y Luis Roche, Torre Británica, piso 2, Altamira Sur, Caracas Dto. Capital Zona postal 1060, Venezuela	Tel. + 58 212 277 4435 E-mail m.salazar@inac.gob.ve
Eduardo Gallardo Manager on Air Navigation Service Gerente de Servicio a la Navegación Aérea ATS/AIS/COM	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Antiguo Aeropuerto de Maiquetía Edificio ATC Piso 1 Gerencia de Servicio a la Navegación Aérea Venezuela	Tel. + 58 212 303 4526 E-mail ed.gallardo@inac.gob.ve
Edgar Garantón Manager on Certification of Airport Infrastructure / Gerente de Certificaciones de Infraestructura Aeroportuaria	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Antiguo Aeropuerto de Maiquetía Edificio ATC Piso 1 Gerencia de Infraestructura Aeronáutica Venezuela	Tel. + 58 212 355 1011 E-mail egaranton67@yahoo.com
Luis Escobar Jefe de Comunicaciones Maiquetía / Maiquetia Communications Chief	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa entre San Juan Bosco y Luis Roche, Torre Británica, piso 5, Altamira Sur, Caracas Dto. Capital Zona postal 1060, Venezuela	Tel. + 58 212 355 2143 E-mail l.escobar@inac.gob.ve
ARINC		
Mike Ramirez Senior Director	ARINC 5200 Blue Lagoon Dr. Miami, FL, 33126, U.S.A	Tel. + 1305 263 5772 E-mail mramirez@arinc.com
Angel Lucas Marketing Director	ARINC 5200 Blue Lagoon Dr. Miami, FL, 33126, U.S.A.	Tel. + 1305 263 5772 E-mail alucas@arinc.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
CANSO		
Javier Vanegas Director Latinoamérica y El Caribe	CANSO Av. 602 No. 161, Zona Federal AICM 15620 México, D.F.	Tel. + 5255 5786 5512 E-mail Javier.vanegas@canso.org
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Director ACNA / Director ACNA	COCESNA Edificio COCESNA 150 mts. Al sur Aeropuerto Internacional Toncontín Honduras	Tel. + 504 2234 3360 ext. 1511 E-mail jtrabanino@cocesna.org charlietangoatc@yahoo.com
Mauricio Matus Maintenance and Projects Manager / Gerente de Mantenimiento y Proyectos	COCESNA Edificio COCESNA 150 mts. Al sur Aeropuerto Internacional Toncontín Honduras	Tel. + 504 2234 3360 E-mail mmatus@cocesna.org
IATA		
Gabriel Acosta Manager Safety, Operations and Infrastructure, Latin America and Caribbean / Gerente Seguridad Operacional, Operaciones e Infraestructura, América Latina y el Caribe	International Air Transport Association – IATA 703 Waterford Way (NW 62 Ave) Miami, FL 33126, U.S.A.	Tel. + 1305 266-7552 E-mail acostag@iata.org
Manuel Gongora Assistant Director, Safety, Operations and Infrastructure, Latin America and Caribbean / Asistente Director Seguridad Operacional, Operaciones e Infraestructura, América Latina y el Caribe	International Air Transport Association – IATA 703 Waterford Way (NW 62 Ave) Miami, FL 33126, U.S.A.	Tel. + 1305 266-7552 E-mail gongoram@iata.org
IBAC		
Ricardo Nogueira Executive Vice President ABAG-Delegate / Vice Presidente Ejecutivo ABAG-Delegado	International Business Aviation Council – IBAC Rua Cel. Tobias Coelho, 147 Jardim Jabaquara Sao Paulo, Brasil CEP 04357-070	Tel. + 5511 5032-2727 E-mail nogueira@abag.org.br
IFATCA		
Alex Figuereo EVP Americas /	IFATCA	Tel. + 1809 274-4322 Ext. 2074 E-mail afiguereo@idac.gov.do
JEPPESEN		
Bill Kellogg Director, International Relations / Director, Relaciones Internacionales	Jeppesen 55 Inverness Drive East Englewood, CO 80112 U.S.A.	Tel. + 1303 328-4390 E-mail bill.kellogg@jeppesen.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Demetrius Zuidema Director	Jeppesen 3133 SW 176 ter Miramar, FL 33029, U.S.A.	Tel. + 1954 212 1650 E-mail demetrius.zuidema@boeing.com
SESAR		
José Antonio Calvo Fresno Chief Regulatory Affairs / Jefe Asuntos Regulatorios	Empresa Comun SESAR (EC) Avenue Cortenbergh 100 Bruselas 1000, Bélgica	Tel. + 32 492 58-2648 E-mail Jose.Calvo-Fresno@sesarju.eu
SITA		
Daniel Coslovsky Business Development Director / Director de Desarrollo de Negocios	SITA Av. Rio Branco 53 – 9th floor Centro Rio de Janeiro, RJ 20090-004 Brasil	Tel. + 5521 2111-5857 E-mail daniel.coslovsky@sitaaero
ICAO / OACI		
Franklin Hoyer Regional Director / Director Regional	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM) Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Centro Empresarial Real Torre 4, piso 4 San Isidro, Lima 27, Perú	Tel. + 511 611-8686 E-mail icaord@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Loretta Martin Regional Director / Director Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Michiel Vreedenburgh Deputy Regional Director / Subdirector Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icao_nacc@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Oscar Quesada Carboni Deputy Regional Director / Subdirector Regional	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM) Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Centro Empresarial Real Torre 4, piso 4 San Isidro, Lima 27, Perú	Tel. + 511 611 8686 E-mail oquesada@lima.icao.int Web www.lima.icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Gustavo De León Regional Programme Officer, Air Navigation Bureau / Especialista Programa Regional, Dirección de Navegación Aérea	International Civil Aviation Organization (ICAO) Headquarters 999 University Street, Suite 7.20.44 Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7	Tel. + 1514 954 8219 Ext. 6199 E-mail gdeleon@icao.int Web www.icao.int
Nohora Arias Regional Officer, Aeronautical Meteorology / Especialista Regional en Meteorología Aeronáutica	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM) Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Centro Empresarial Real Torre 4, piso 4 San Isidro, Lima 27, Perú	Tel. + 511 611 8686 E-mail narias@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Onofrio Smarrelli Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance / Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	South American Office / Oficina Regional para Sudamérica (SAM) Av. Víctor Andrés Belaúnde 147, Centro Empresarial Real Torre 4, piso 4 San Isidro, Lima 27, Perú	Tel. + 511 611 8686 E-mail osmarrelli@lima.icao.int Web www.lima.icao.int
Raúl Martínez Regional Officer, Aeronautical Information Management / Oficial Regional en Información Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail rmartinez@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Jaime Calderón Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids / Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jecalderon@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int
Víctor Hernández Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue / Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail vhernandez@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Julio Siu Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance / Especialista en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk No. 29 Piso 3, Col. Chapultepec Morales 11570 Mexico DF, Mexico	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@mexico.icao.int Web www.mexico.icao.int

iv Lista de Documentación

Toda la documentación de la Reunión está disponible en el siguiente enlace web:

<http://www.lima.icao.int>, Meetings, GREPECAS, 2011

Username: carsamrpg

Password: ccretkode

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NE/01	--	Orden del Día Provisional, Calendario y Modalidad de Trabajo <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/02	1.1	Examen del estado de implantación de las Conclusiones del GREPECAS/15 consideradas por la ANC <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/03	1.1 1.2	Examen del estado de implantación de las Conclusiones del GREPECAS/15 consideradas por la ANC Examen del estado de implantación de las Decisiones y de las Conclusiones del GREPECAS/15 que no fueron consideradas por la ANC <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/04	1.3	Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del GREPECAS <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/05	2	Revisión de Seguridad Operacional y desarrollo del RASG-PA para el Sistema de Navegación Aérea CAR/SAM	Secretaría
NE/06	2	Situación actual y proyección futura del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/07	2	Actividades a nivel global, inter-regional e intra-regional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/08	3.2	Informe de la Reunión AERMET/SG/10 <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/09	3.3	Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/7	Secretaría
NE/10	3.4	Informe de la Reunión AIM/SG/12	Secretaría
NE/11	3.5	Informe de la Reunión CNS/ATM/SG/1 y CNS/ATM/SG/2	Secretaría
NE/12	3	Informe del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE)	Secretaría
NE/13	3	Informe de la Reunión SAR/7	Secretaría
NE/14	4.1	Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea	Secretaría
NE/15	4.2	Situación actual de las deficiencias en la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM	Secretaría
NE/16	5.1	Informe del ACG/8 <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/17	5.2	Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS <i>(Revisada)</i>	Secretaría
NE/18	5.3	Representación de la membresía del GREPECAS	Secretaría

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NE/19	3.1	Implantación de una iniciativa de interoperabilidad para la reducción de emisiones en el Atlántico Sur (SAIRE)	Brasil
NE/20	3.1	Monitorización y mejora del seguimiento del posicionamiento en áreas oceánicas (OPTIMI)	Brasil
NE/21	3.1	Consideraciones de implantación de elementos de navegación con vistas a soportar la PBN	España
NE/22	3.1	Metodología estándar para la inspección de aeródromos bajo la norma internacional ISO	Colombia
NE/23	3.1	Logros de República Dominicana tras implementación del RAD 14	República Dominicana
NE/24	6	El rol de la aviación civil en los desastres naturales (<i>Revisada</i>)	Colombia
NE/25	3.1	El proceso de especialización de los controladores de tránsito aéreo para utilización de vigilancia ATS	Brasil
NE/26	3.1	Elaboración y publicación de procedimientos de navegación aérea (PANS-OPS) (<i>Revisada</i>)	Brasil
NE/27	3.1	Evaluación de la competencia comunicativa en lengua inglesa	Brasil
NE/28	3.1	Uso flexible del espacio aéreo (FUA) operación Crucero del Sur (CRUZEX V) Brasil (<i>Revisada</i>)	Brasil
NE/29	5	Transición hacia la nueva organización del GREPECAS (<i>Revisada</i>)	Secretaría
NE/30	6	El uso de la aviación general para actividades ilícitas (<i>Revisada</i>)	Colombia
NE/31	3.1	Actividades de inspección en vuelo en Brasil	Brasil
NE/32	3.5	Plan de implantación de una plataforma de pruebas SBAS / SACCSA en las Regiones CAR/SAM	Secretaría
NE/33	3.1	La importancia de cumplir con el cronograma de la reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC)	IATA
NE/34	4	Informe de la Reunión ASB/10	Secretaría

LISTA DE NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Información General (<i>Revisada</i>)	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y de Información (<i>Revisión 2</i>)	Secretaría
NI/03	3.1	Plan Navegación Aérea para Colombia	Colombia
NI/04	3.1	Proyecto sistema guiado de naves con mejoramiento GPS	Colombia
NI/05	2	Tema relacionado con las implementación del sistema integrado de gestión (SIG/IDAC), y la gestión de la seguridad operacional (SMS) (<i>Revisada</i>)	República Dominicana

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
NI/06	2	Temas relacionados con las inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional para los servicios de navegación aérea, aeródromos y meteorología aeronáutica (<i>Revisada</i>)	República Dominicana
NI/07	3.1	Acceso de vehículos aéreos no tripulados al espacio aéreo Brasileño	Brasil
NI/08	3.1	Introducción de la vigilancia automática dependiente por radiodifusión (ADS-B) en el espacio aéreo Brasileño	Brasil
NI/09	3.1	Sistema integrado de gestión de movimiento de aeronaves (SIGMA)	Brasil
NI/10	3.1	Sistema avanzado de gestión de informaciones de tránsito aéreo e informes de interés operacional (SAGITARIO)	Brasil
NI/11	3.1	Sistema automatizado de registro y gestión de las observaciones meteorológicas (WEBMET)	Brasil
NI/12	3.1	Actividades realizadas por Brasil para la modernización del sistema DATA-LINK	Brasil
NI/13	3.1	Sistema de búsqueda y salvamento aeronáutico Brasileiro	Brasil
NI/14	3.1	Substitución del sitio electrónico AISWEB por el portal AIS	Brasil
NI/15	3.1	Actividades realizadas por Brasil para la implantación del GBAS (Ground Based Augmentation System)	Brasil
NI/16	3.1	Migración del AIS al AIM en Brasil	Brasil
NI/17	2	IOSA – Auditoria de Seguridad Operacional de IATA	IATA
IP/18	2	IATA Safety audit for ground operations (<i>Solamente en Inglés</i>)	IATA
IP/19	3.1	Continuous descent arrival (CDA) (<i>Solamente en Inglés</i>)	IATA
IP/20	6	Laying the foundations for a more risk-based ICAO Annex 17-Security: Security Management Systems (<i>Solamente en Inglés</i>)	IATA
NI/21	3.1	Avances del Proyecto RLA/03/902 – SACCSA FASE III A	Secretaría
NI/22	3.1	Modernización de los sistemas de radares de vigilancia de la República Dominicana (<i>Solamente en Español</i>)	República Dominicana

LISTA DE NOTAS DE DISCUSION

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Preparada y Presentada por
ND/01	5	Membresía del Comité de revisión de programas y proyectos del GREPECAS	Relator del Grupo Ad Hoc

LISTA DE PRESENTACIONES

Nueva Organización Propuesta del GREPECAS	Secretaría
Presentación de ASCA – Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas	República Dominicana

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Seguimiento del resultado de la Reunión GREPECAS/15**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio y de información:

- NE/02 Rev., NE/03 Rev., NE/04Rev. (Secretaría)

**1.1 Examen del estado de implantación de las Conclusiones del
GREPECAS/15 consideradas por la ANC**

1.1.1 La Secretaria presentó a la Reunión la NE/02 con las acciones tomadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC) durante la revisión y aprobación del informe de la Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) realizada en Rio de Janeiro, Brasil, del 13 al 17 de octubre de 2008. La Reunión tomó nota de las acciones específicas tomadas por la ANC y del seguimiento por parte de los Estados/Territorios y la Secretaria de las conclusiones y decisiones de la Reunión GREPECAS/15, presentadas en el Apéndice C de la referida nota. En relación con la revisión de la metodología utilizada para evaluar la seguridad operacional, la Comisión resaltó que el análisis de riesgo de colisión debería considerar el sistema ATM en su totalidad. El retiro de los errores M y N de los análisis de la seguridad operacional no fue apoyado por la ANC.

1.1.2 La Reunión fue de la opinión que existe la necesidad que la OACI estudie la metodología usada para la evaluación de seguridad utilizando métodos cualitativos y que estos aspectos de los errores operacionales deberían ser evaluados utilizando los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

1.1.3 La Reunión tomó nota que no hubo asuntos específicos en el informe de GREPECAS/15 que necesitaran acción por parte del Consejo, por lo que el informe no le fue presentado. GREPECAS agradeció a la Comisión por su valiosa guía en varias actividades del Grupo, la cual sería tomada en cuenta en el desarrollo del programa de trabajo de las Regiones CAR/SAM.

**1.2 Examen del estado de implantación de las Decisiones y de las Conclusiones
del GREPECAS/15 que no fueron consideradas por la ANC**

1.2.1 Asimismo, la Secretaría presentó la NE/03 con las acciones tomadas por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM y la Secretaria de la OACI para la implantación de las conclusiones y decisiones adoptadas por el GREPECAS/15, las mismas que se presentan en el Apéndice A de la nota en mención.

1.2.2 La Reunión fue consciente que la Secretaría debería recibir información oportuna de los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales sobre las acciones a tomar para implantar las conclusiones formuladas por el Grupo, a fin de hacer un seguimiento efectivo hasta que se logre la implantación de las conclusiones y decisiones, por lo que formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 16/1 PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LAS
CONCLUSIONES DEL GREPECAS**

Que, con el fin de facilitar a la Secretaría el seguimiento a las conclusiones del GREPECAS:

- a) una vez recibidos los informes de las Reuniones del GREPECAS, los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales completen el Plan de Acción utilizado para este fin y lo envíen a la Oficina Regional de la OACI correspondiente en un plazo no mayor a 30 días; y
- b) las Oficinas Regionales NACC y SAM realicen un seguimiento apropiado de las actividades contempladas en los planes de acción.

**1.3 Examen del estado de implantación de las Conclusiones pendientes del
GREPECAS**

1.3.1 En la NE/04, la Secretaría presentó un examen sobre el estado de implantación de las conclusiones pendientes del GREPECAS hasta su Décimo Cuarta Reunión (GREPECAS/14), indicando las acciones adoptadas hasta la fecha, y la Reunión estuvo de acuerdo en que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI lleven a cabo un seguimiento apropiado y permanente de las actividades contempladas en los planes de acción para la implantación de las conclusiones pendientes de implantación del GREPECAS, con la finalidad de dar el apoyo necesario a los Estados/Territorios que lo requieran, por lo que formuló la siguiente decisión:

**DECISIÓN 16/2 SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES PENDIENTES DE
IMPLANTACIÓN DEL GREPECAS**

Que a partir de la Reunión GREPECAS/16:

- a) las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI lleven a cabo un seguimiento apropiado de las actividades contempladas en los planes de acción para la implantación de las conclusiones pendientes del GREPECAS, con la finalidad de dar el apoyo requerido a los Estados/Territorios que lo requieran; y
- b) se excluya del Orden del Día de las Reuniones del GREPECAS, el examen del estado de implantación de las conclusiones pendientes correspondientes a la penúltima reunión del grupo y anteriores; y en lugar de esto, los Estados recibirán una nota de información por parte de la Secretaría.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Seguridad Operacional y actividades RASG-PA**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio y de información:

- NE/05, NE/06 Rev., NE/07 Rev. (Secretaría)
- NI/05 Rev., NI/06 Rev. (República Dominicana), NI/17, IP/18 (IATA)

Actualización de las actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)

2.1 Con respecto a la NE/05 la reunión tomó nota que el trabajo del RASG-PA está basado en la implantación del Plan Global de la Seguridad Operacional (GASP) de la OACI, que agrupa a todos los sectores de la aviación incluyendo la industria y los Estados. Asimismo tomó nota de la forma de trabajo del grupo, su programa de reuniones, su estructura de funcionamiento y de las distintas actividades que está desarrollando. La Reunión fue consciente de la importancia que los Estados participen activamente en sus actividades.

2.2 La estrategia de trabajo del RASG-PA está basada en el análisis de toda la información de seguridad operacional que se pueda compartir entre los fabricantes de aeronaves, la IATA, la OACI, los Estados, etc., para producir un informe anual de seguridad operacional que determina los principales riesgos a la seguridad operacional. De esta forma, se logra un consenso con todos los actores sobre hacia donde se deben enfocar los esfuerzos para mejorar la seguridad. La información es luego analizada en más detalle por el Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RAST) para finalmente determinar planes detallados de implantación (acciones de mitigación de riesgos).

2.3 Los informes de las reuniones del RASG-PA, así como otro material importante relacionado con las actividades detalladas de los grupos que lo conforman e instrucción se encuentran en: www.mexico.icao.int/RASGPA.html

2.4 Fundamentado en el éxito de la Primera Cumbre Panamericana sobre la Seguridad Operacional de la Aviación, la cual se realizó en Sao Paulo, Brasil, del 19 al 23 de abril de 2010, los miembros del RASG-PA aprobaron la realización y el patrocinio conjunto de la Segunda Cumbre Panamericana sobre la Seguridad Operacional de la Aviación realizada en la Ciudad de México, México, del 15 al 16 de junio de 2011, para promover la instrucción y la seguridad operacional de la aviación. Además, durante la semana de la Cumbre, en la misma localidad, se tiene planificada la realización de instrucción adicional sobre seguridad operacional, para consolidar los eventos, RAST-PA también tendrá una reunión. Uno de los objetivos de RASG-PA es el de combinar eventos de manera de minimizar los gastos y concentrar participantes de las todas las diferentes perspectivas de la aviación.

2.5 La Reunión fue consciente de la importancia en apoyar el trabajo que está realizando el RASG-PA y concordó en la necesidad de que la Secretaria se asegure que exista una estrecha coordinación entre GREPECAS y RASG-PA para evitar la duplicación innecesaria de esfuerzos y para el desarrollo de procedimientos para consideración del GREPECAS y su correspondiente acción de las conclusiones adoptadas por RASG-PA y adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN 16/3**COORDINACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA**

Que la Secretaría desarrolle para consideración de GREPECAS:

- a) un mecanismo de coordinación para evitar la duplicación de esfuerzos entre GREPECAS y RASG-PA; y
- b) un procedimiento para proponer acciones de un grupo a otro.

Situación actual y proyección futura del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

2.6 Con la información presentada en la NE/06, la Reunión tomó nota de las actividades del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), sus orígenes y estrategia de trabajo, que se basa en la implantación de un proceso de desarrollo, armonización y adopción de los reglamentos aeronáuticos latinoamericanos conocidos como LAR. Sobre el particular, la Reunión tomó nota que el SRVSOP ha iniciado el proceso de desarrollo del conjunto de LAR AGA como una forma de lograr la uniformidad de los requerimientos y procedimientos en relación con la certificación de los aeródromos en los Estados, mejorar el nivel de seguridad operacional y, por lo tanto, mejorar también la seguridad operacional en la pista, así como apoyar desde el punto de vista prescriptivo la implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los aeródromos.

2.7 En respuesta a una consulta de República Dominicana sobre cómo participar en este proceso, se dejó claro que como el SRVSOP nace producto de un acuerdo entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la OACI, corresponde a la CLAC en el marco de este acuerdo promover y recibir la adhesión de sus miembros. Asimismo, las Reuniones de los Grupos de Expertos del SRVSOP están abiertas a la participación de observadores.

Abordando el problema mundial de la seguridad operacional en la pista

2.8 La NE/07 explicó que las incursiones en pista (RI) continúan siendo un gran problema, mientras que las excursiones de pista (RE) exceden en gran medida todas las otras categorías de ocurrencias. Se proporcionó igualmente al GREPECAS una actualización del Programa de Seguridad Operacional en la Pista de la OACI, el cual se ha expandido para cubrir la RI y la RE, así como otros aspectos de ocurrencias en pista relacionados con la seguridad operacional y las actividades destinadas a lograr la aplicación de un enfoque multidisciplinario enfocado al mejoramiento de la seguridad operacional en la pista a nivel mundial.

2.9 La Reunión tomó nota que como parte del Programa de Seguridad Operacional en la Pistas, la OACI convocará a un Simposio Mundial sobre Seguridad Operacional en la Pista (GRSS) en Montreal, del 24 al 26 de mayo de 2011 (www.icao.int/GRSS2011/), con el propósito de identificar un marco común y coordinar un esfuerzo mundial para mejorar la seguridad operacional en la pista, en asociación con diversas organizaciones internacionales. Asimismo, la Reunión tomó nota que como parte de las actividades regionales que llevarán el producto del Simposio GRSS, se realizará un Taller sobre Seguridad Operacional en la pista para las regiones CAR/SAM bajo la modalidad de Proyecto Especial de Ejecución (SIP) tentativamente del 11 al 14 de octubre de 2011 en la Ciudad de México, México.

2.10 La Reunión igualmente tomó nota del desarrollo de las disposiciones, el Procedimiento para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), material de orientación elaborado por la OACI para mitigar las excursiones de pista, incursiones en pista y otras ocurrencias y actividades de seguridad operacional relacionadas con la pista.

2.11 Durante la discusión de este asunto, Barbados informó a la Reunión que el proceso de certificación de aeródromos debería ser tomado en cuenta para resolver algunos de los problemas asociados con estas ocurrencias de seguridad operacional en las pistas. Cuba también informó a la Reunión que algunas de las incursiones en pista ocurridas en sus aeropuertos han tenido origen en la falta de cumplimiento de la fraseología aeronáutica estándar por parte de pilotos y controladores de tránsito aéreo.

2.12 La Reunión, notando los desarrollos globales en materia seguridad en la pista, instó a los Estados que aún no lo han hecho, a establecer un programa de seguridad operacional en la pista para prevenir y mitigar los accidentes e incidentes graves relacionados con la pista.

Cuestión 3 del Orden del Día: Marco de desarrollo para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional

3.1 Actividades a nivel global, inter-regional e intra-regional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

- En esta cuestión del orden del día se presentaron 11 notas de estudio, las cuales se agruparon por área y se discutieron en el siguiente orden: AGA: NE/22 (Colombia) y NE/23 (República Dominicana); AIM: NE/33 (IATA); ATM/SAR: NE/19, NE/26, NE/28, NE/27 y NE/25 (Brasil); CNS: NE/20 (Brasil), NE/21(España) y NE/31 (Brasil).
- Asimismo, se agruparon las 15 notas informativas: AIM: NI/14 y NI/16 (Secretaría), ATM/SAR: NI/07, NI/09 (Brasil), IP/19 (IATA) y NI/13 (Brasil); CNS: NI/04 (Colombia), NI/08, NI/10, NI/12, NI/15 (Brasil) NI/21(Secretaría) y NI/22 (República Dominicana); MET: NI/11 (Brasil) y Otros aspectos NI/03 (Colombia).

AGA

3.1.1 La NE/22 presentó a la Reunión información sobre la publicación e implantación del Reglamento Aeronáutico Dominicano 14, RAD 14, que incorporó las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPS) para el Diseño y Operación de Aeropuertos en República Dominicana. Asimismo, el Grupo tomó nota que con el objetivo de dar cumplimiento a la nueva Ley de Aviación Civil 491-06, aprobada en 2006, la República Dominicana inicio la preparación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-14, Vol. I), para normar el Diseño y Operación de Aeródromos, el mismo que fue aprobado y publicado en el año 2008. En este contexto, la Reunión exhortó a los Estados que aún no han desarrollado reglamentaciones para el diseño y operación de aeródromos, a trabajar en ello, dada la conveniencia de establecer la reglamentación exigida en sus respectivos Estados.

AIM

3.1.2 La Reunión tomó nota de la NE/33 presentada por la IATA, en la que resaltó la importancia que los Estados publiquen la información aeronáutica de acuerdo con los periodos AIRAC. Los representantes de Cuba y JEPESSEN coincidieron en que en especial para ciertos eventos y/o condiciones que son considerados como críticos, dentro o fuera de un ambiente de intercambio de información/datos aeronáuticos electrónicos, los periodos AIRAC deberían ser observados por los Estados con suficiente antelación de manera que pueda ser utilizada por los usuarios, sin que esto represente afectación alguna a la seguridad operacional.

ATM/SAR

3.1.3 Con la presentación de la NE/19, la Reunión tomó nota de la Iniciativa de Interoperabilidad para la Reducción de Emisiones en el Atlántico Sur (SAIRE) para acelerar la implantación de procedimientos de menor impacto ambiental en las rutas oceánicas entre Europa y Sudamérica (EUR/SAM) mediante la ejecución de ensayos en vuelo integrados para validar métodos operativos que reduzcan las emisiones de CO₂.

3.1.4 En este sentido, la Empresa Común SESAR y la Autoridad ATM Brasileña en agosto de 2010 suscribieron una Carta de Acuerdo en agosto de 2010 que resalta la oportunidad de establecer un consorcio similar a AIRE para optimizar el impacto ambiental de los flujos de tráfico entre Europa y Sudamérica (EUR/SAM), para mejorar la eficiencia energética y reducir el nivel de ruido de las aeronaves mediante el desarrollo e implantación de procedimientos medio ambientales que favorecen todas las fases del vuelo.

3.1.5 La Reunión apoyó la iniciativa y varios Estados y usuarios ofrecieron su apoyo al proyecto. La Secretaría también proporcionó información del Taller para los Planes de Acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ para las Regiones NAM/CAR/SAM que se realizará en la Ciudad de México, México, 2 al 4 de mayo de 2011.

3.1.6 Brasil presentó en su NE/26, un resumen de las acciones que han adoptado para implantar las directrices de garantía de la calidad y de supervisión de la seguridad operacional para la elaboración y publicación de procedimientos de navegación aérea (PANS-OPS) mediante un programa de capacitación técnica como mecanismo certificado de habilitación técnica (CHT) para la elaboración de procedimientos.

3.1.7 Brasil también informó que ha estado proporcionando apoyo de capacitación a través de un proyecto con la Oficina Regional SAM. Esta capacitación está disponible en inglés y español para los Estados CAR/SAM.

3.1.8 En lo que respecta a la NE/28Rev., la Reunión tomó nota de una operación militar de gran alcance (Operación CRUZEX V), con un impacto bajo en la aviación civil aplicando el concepto de Uso Flexible del Espacio Aéreo (FUA), facilitado por la integración civil/militar en el espacio aéreo brasileño.

3.1.9 A partir de la aplicación del concepto de Espacio Aéreo Flexible (FUA), el Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA) planificó la activación de una estructura de coordinación militar paralela en la dirección del ejercicio y en las dependencias ATC involucradas, teniendo como uno de sus objetivos demostrar la viabilidad de compartir el espacio aéreo entre aeronaves civiles y militares.

3.1.10 La Reunión tomó nota que la filosofía de la coordinación civil/militar facilita la planificación y la ejecución de operaciones militares y proporciona las condiciones necesarias para la mitigación de posibles efectos adversos para la aviación civil.

3.1.11 La Reunión igualmente tomó nota del Seminario/Taller NAM/CAR/SAM sobre Cooperación Civil/Militar que tendrá lugar en Lima, Perú, del 16 al 19 de agosto de 2011.

3.1.12 Con la presentación de la NE/27 la Reunión tomó nota de la experiencia brasileña en la evaluación de la competencia lingüística en idioma inglés aplicada a los controladores de tránsito aéreo del Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño (SISCEAB) conducida de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Doc 9835 de la OACI y en el proceso de validación a que ha sido sometida la prueba de evaluación.

3.1.13 La Reunión consideró relevante que los Estados CAR/SAM tomen el modelo de Brasil para lograr una competencia lingüística en idioma inglés y mejoras en la seguridad operacional. Asimismo, se resaltó la necesidad de la capacitación de fraseología normalizada.

3.1.14 La Reunión recordó que la fecha de cumplimiento de la norma para la competencia lingüística fue el 5 de marzo de 2011. Al respecto se informó que el Secretario General el 21 enero de 2011 envió una Comunicación a los Estados para dar cumplimiento a la Resolución de la Asamblea A37-10 – *Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas*, cuyas principales acciones son:

- a) los Estados contratantes que no cumplan los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2011 deberían enviar a la OACI sus planes de cumplimiento antes de dicha fecha. Estos planes deberían actualizarse periódicamente después de marzo de 2011 hasta lograr el pleno cumplimiento. Se insta a los Estados que examinen dichos planes a tomar decisiones operacionales que no discriminen ni creen ventajas económicas injustas; y
- b) la OACI verificará los planes de cumplimiento presentados por los Estados para asegurarse de que sean completos e incluyan plazos e hitos identificables, y utilizará el enfoque de observación continua (CMA) para recopilar datos.

3.1.15 Algunos Estados informaron de sus avances en materia de competencia lingüística en idioma inglés de acuerdo con lo recomendado por la Resolución de la Asamblea 37-10.

3.1.16 En relación con la NE/25, la Reunión tomó nota del proceso de especialización de los controladores de tránsito aéreo en Brasil para la obtención de certificado de habilitación técnica (CHT) para la vigilancia ATS, incluyendo las estrategias y los resultados que han posibilitado la reducción del tiempo consumido para su habilitación. El aumento en la formación de los ATCO ha creado la necesidad de una nueva estructura en la formación de los controladores de tránsito aéreo con el objetivo de atender al nuevo cuantitativo de profesionales que ingresaba en el sistema, así como de reducir el tiempo para la obtención de la CHT y la licencia profesional.

3.1.17 Además de expandir el ambiente de aprendizaje, el Laboratorio de Simulación del Instituto de Control del Espacio Aéreo (ICEA) ha sido implementado con características similares al ambiente operacional, incluyendo consolas, escenarios operacionales, movimiento de tránsito aéreo en cada sector operacional y sistemas de comunicación idénticos a los encontrados en las principales dependencias ATC Brasileñas, para facilitar la adaptación de los ATCO al entorno operacional al empezar la fase de formación/capacitación en el puesto de trabajo “on-the-job training”.

CNS

3.1.18 En referencia a la NE/20, la Reunión consideró de interés el acuerdo alcanzado por Brasil y la empresa común SESAR Europea para la implantación del programa de Monitorización y Mejora del Seguimiento del Posicionamiento en áreas Oceánicas (OPTIMI), así como la extensión del mismo en otros espacios aéreos de las Regiones CAR/SAM que cubran las áreas oceánicas sur y central del Atlántico, y consideró que las actividades inherentes al OPTIMI se analizaran en la próxima Reunión de la SAT/FIT (SAT/FIT/6 y SAT/16) que se tendrán lugar en Recife, Brasil, del 3 al 6 de mayo de 2011.

3.1.19 Al analizar la NE/31, la Reunión tomó nota de los métodos de inspección en vuelo para los nuevos procedimientos RNAV GNSS y GBAS que se está implantando en Brasil. Los métodos presentados están basados en el establecimiento de normas para Procedimiento LNAV, Aproximación APV BARO/VNAV y Aproximaciones GLS (GBAS). Estos métodos se basaron en la vasta experiencia de Brasil en los criterios de inspección en vuelo, en el Manual Brasileño de Inspección en Vuelo y en documentos de referencia de la OACI y FAA. En este contexto, la Reunión consideró que la información presentada se intercambiará con otras agencias de inspección en vuelo de las Regiones CAR/SAM a efecto de intercambiar experiencias para armonizar los procedimientos de inspección de navegación aérea.

3.1.20 La NE/21 ofreció una descripción de elementos de infraestructura de navegación y sus consideraciones para apoyar la implantación de la PBN:

- 1) la utilización DME/DME para soportar operaciones RNAV;
- 2) el uso del SBAS para operaciones APV 200; y
- 3) el uso del GBAS para operaciones CAT I, y en el futuro CAT II/III.

3.1.21 La Reunión tomó nota que hay aeronaves que no disponen de capacidad GNSS, y ante un fallo del GNSS, se hace necesario disponer de una infraestructura alternativa utilizando el DME/DME o el DME/DME/INS, así como el despliegue adecuado de estaciones DME, para cubrir el área del DOC (Designated Operational Coverage), requerida para dar soporte a la implantación de la PBN. En este sentido, la Reunión concluyó que estas actividades ya estaban contempladas dentro del Proyecto A2 Tarea A2.4 del Programa PBN del Subgrupo CNS/ATM.

3.1.22 Asimismo, el Grupo tomó nota de las posibles afectaciones ionosféricas en los sistemas SBAS y GBAS y de su consideración en los análisis sobre alternativas de implantación del GNSS en las Regiones CAR/SAM para la elaboración de los planes de implementación de la PBN.

3.1.23 El Coordinador técnico del Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI RLA/03/902 informó a la Reunión su disposición de suministrar información adicional sobre los resultados de la demostración en tiempo real de la emisión de una señal SBAS/SACCSA realizada durante la Séptima Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/03/902 realizado en San Carlos de Bariloche, Argentina, del 11 al 15 de octubre de 2010.

3.2 Informe de la Reunión AERMET/SG/10

Bajo esta cuestión del orden del día se presentó la siguiente nota de estudio:

➤ NE/08 Rev. (Secretaría)

3.2.1 La Reunión tomó nota del informe (NE/08) de la Décima Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica (AERMET/SG/10) del GREPECAS que se llevó a cabo en Buenos Aires, Argentina del 19 al 23 de octubre de 2009. El Grupo formuló 15 Conclusiones, las cuales fueron aprobadas por el procedimiento expreso del GREPECAS, el 20 de julio de 2010, las cuales se incluyen en el **Apéndice** a esta parte del informe. Asimismo, formuló 5 decisiones.

3.2.2 Los siguientes temas fueron tratados por el Subgrupo AERMET:

- implantación del Sistema Mundial de Pronóstico de Área (WAFS)
- implantación del Sistema Internacional de Comunicaciones por Satélite (ISCS)

- implantación de la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales (IAVW)
- implantación de la Información SIGMET
- intercambio de información OPMET
- requerimientos Regionales MET para el ATM
- revisión del ANP/FASID CAR/SAM, Parte VI – MET
- información MET y ATM
- implantación del Sistema de Calidad MET

3.2.3 Se tomó nota que Estados Unidos como Estado proveedor del WAFS no podía extender el ISCS-G2 más allá del 2012, y para la transmisiones de los datos WAFS y OPMET se propone el uso de una combinación del ISCS de tercera generación (ISCS-G3) y un servicio basado en Internet denominado “servicio de archivos del WAFS a través de Internet” (WAFS Internet File Server - WIFS) o el uso exclusivo del WIFS. Este último permitirá a los Estados, a través del uso de la internet pública, tener acceso a todos los pronósticos del WAFS y a la información OPMET actualmente disponible a través del ISCS.

3.2.4 En este contexto, la Reunión fue informada por parte de la Secretaría que de acuerdo con pruebas llevadas a cabo en algunos Estados, se había tomado nota que a través del WIFS se reciben únicamente la información requerida en el Anexo 3 y la información OPMET.

3.2.5 También se destaca que como resultado de la revisión a los procedimientos meteorológicos regionales indicados en la Parte VI – *Meteorología del ANP Básico y FASID CAR/SAM* (Doc 8733), en conformidad con la estructura de las prácticas actuales de los requerimientos operacionales en las Regiones CAR/SAM, se enmendó el ANP Básico y FASID CAR/SAM, Parte VI – MET.

3.3 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/7

Bajo esta cuestión del orden del día se presentó la siguiente nota de estudio:

- NE/09 (Secretaría)

3.3.1 La Reunión revisó y tomó conocimiento del informe (NE/09) de la Séptima Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos del GREPECAS (AGA/AOP/SG/7), que se llevó a cabo en Buenos Aires, Argentina, del 9 al 13 de noviembre de 2009. La Reunión formuló cuatro conclusiones que fueron aprobadas mediante el procedimiento expreso del GREPECAS el 20 de julio de 2010 incluidas en el Apéndice a esta parte del informe. El Subgrupo discutió las siguientes cuestiones:

- Deficiencias y asuntos de navegación aérea en la esfera AGA
- Certificación de Aeródromos/Sistema de gestión de la seguridad operacional
- Programa de Seguridad Operacional del Estado/ Sistema de gestión de la seguridad operacional
- Seguridad operacional de la pista
- Objetivos de performance relacionados con AGA contenidos en el Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR
- Actividades de los Grupos de Tarea, CARSAMPAF y ALACPA

- Términos de referencia, programa de trabajo y composición del AGA/AOP/SG con un enfoque basado en la performance

3.3.2 A continuación de la presentación del informe del AGA/AOP/SG/7, el Presidente del Subgrupo hizo referencia a la NE/22 presentada por Colombia, que se relaciona con una metodología sistematizada para la inspección de aeródromos bajo la norma internacional ISO. Hizo hincapié en la importancia de contar con un modelo como el propuesto para la inspección de aeródromos, que haga referencia a la norma, el método utilizado para la verificación del cumplimiento con la norma y la calificación final otorgada por el inspector.

3.3.3 Con relación a la NE/22, que hace referencia a adoptar una metodología siguiendo la guía internacional ISO, la Secretaría se refirió al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y al Sistema de Gestión de la Calidad (QMS) manifestando que si bien tienen aspectos comunes son diferentes conceptos. El SMS se nutre de principios de calidad y se concentra en la seguridad operacional, aspectos de factores humanos y organizacionales, mientras que el QMS se concentra en los productos y servicios de la organización en cuestión. Al implantar un SMS, el explotador del aeropuerto incluye en el sistema principios de calidad cumpliendo con la normatividad del Anexo 14.

3.3.6 Cuba manifestó que estableció e implantó el SMS en cuatro fases, habiendo culminado el proceso en diciembre de 2010. En este proceso, se identificaron los peligros y se evaluarán los riesgos, tomándose las medidas de mitigación respectivas.

3.4 Informe de la Reunión AIM/SG/12

Bajo esta cuestión del orden del día se presentó la siguiente nota de estudio:

- NE/10 (Secretaría)

3.4.1 La Reunión fue informada del trabajo (NE/10) realizado por el Subgrupo de Gestión de Información Aeronáutica del GREPECAS en su Décimo Segunda Reunión (AIM/SG/12) que se llevó a cabo del 23 al 27 de noviembre de 2009, en Lima, Perú. La Reunión trató los siguientes temas principales de discusión:

- seguimiento de las Acciones Adoptadas por las Reuniones GREPECAS/15 y AIM/SG/11;
- revisión de los informes de los Grupos de Tarea del Subgrupo AIM;
- planificación de la transición del AIS al AIM; y
- revisión de los procesos de implantación en AIM.

3.4.2 La Reunión hizo especial énfasis en la implantación por parte de los Estados CAR/SAM de la “Hoja de Ruta para la Transición del AIS a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) de la OACI”. En este sentido, la calidad, integridad, disponibilidad y puntualidad de la información/datos aeronáuticos que maneje el AIS durante esta etapa de transición al AIM deberán cumplir con los requisitos para el intercambio de información/datos aeronáuticos en formatos electrónicos. En ese sentido, el representante de la IATA secundado por la representante de Cuba, hicieron un especial énfasis en la importancia de que la información NOTAM Internacional se cumpla con la publicación en idioma inglés, en consideración de la implicación que esto tiene en la seguridad operacional.

3.4.3 Igualmente, se destacó el hecho que, para lograr la primera fase de la transición al AIM, los Estados debían dar alta prioridad a la implantación del Sistema Geodésico Mundial – 1984 en su totalidad, y al QMS. Por otra parte, la Reunión tomó nota que la Secretaría realizará una encuesta para los Estados CAR/SAM durante 2011 para obtener información acerca del nivel de implantación del e-TOD y los Planes que se hayan desarrollado para su implementación, de manera que permita a las oficinas regionales de la OACI dar la asistencia que se requiera.

3.4.4 El Subgrupo formuló ocho conclusiones aprobadas bajo la modalidad del procedimiento expreso del GREPECAS el 20 de julio de 2010, las cuales se encuentran en el Apéndice a esta parte del informe. Asimismo, formuló dos decisiones.

3.4.5 Cuba solicitó a la Secretaría que anuncie en forma oportuna las fechas de los eventos educativos regionales planificados, a efecto de que los Estados programar y presupuestar su participación en estos eventos.

3.5 Informe de la Reunión CNS/ATM/1 y CNS/ATM/2

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NE/11; y NE/32 (Secretaría)

3.5.1 La Reunión tomó del informe (NE/11) de las Reuniones del Subgrupo CNS/ATM/1 y CNS/ATM/2, las cuales se llevaron a cabo en Lima, Perú, del 15 al 19 de marzo de 2010 y en la Ciudad de México, México, del 16 al 19 de noviembre de 2010, respectivamente.

Primera Reunión del CNS/ATM/SG

Revisión sobre el desarrollo CNS/ATM a nivel global y CAR/SAM

3.5.2 El Subgrupo consideró que en vista que las Regiones NAM/CAR ya tenían aprobado por los Directores de Aviación Civil, el Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP) y que la Región SAM estaba implantando algunos de los objetivos de performance aprobados por GREPECAS, que la Región SAM elaborara un plan de implantación basado en la performance que incluya todas las áreas de navegación aérea, así como métricas que permitan medir el logro de los objetivos de performance.

3.5.3 El Subgrupo, considerando la necesidad de contar con un enfoque común y claramente definido con respecto al monitoreo y medición de la performance y la necesidad de convenir en un conjunto uniforme de métricas para las Regiones CAR/SAM, adoptó un programa de monitoreo y medición de la performance en las Regiones CAR/SAM

Revisión de los asuntos pendientes del ATM/CNS/SG, ATM/COMM, CNS/COMM y respectivos Grupos de Tarea, con el fin de tomarlos en consideración en el programa de trabajo del Subgrupo CNS/ATM

Asuntos ATM

3.5.4 El Subgrupo, con el fin de armonizar la implantación del ATFM en las Regiones CAR/SAM, analizó y aprobó el Manual AFTM para las Regiones CAR/SAM.

Asuntos CNS

3.5.5 El Subgrupo aprobó el documento de Estrategia de evolución de los sistemas de navegación aérea para las Regiones CAR/SAM en apoyo a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) contenida en el Apéndice D a la NE/11 de esta Reunión.

3.5.6 Asimismo, consideró necesaria la recolección de información sobre aviónica existente y futura en la Regiones CAR/SAM para la planificación y análisis de coste-beneficio en la implantación de sistemas de navegación aérea.

3.5.7 El Subgrupo tomó nota de las actividades de planificación/implantación del ATN en las Regiones CAR/SAM y aprobó un esquema de direccionamiento de Protocolo Internet (IP) para los enlaces de comunicaciones inter e intra-regional que soportarán las aplicaciones tierra-tierra de la ATN.

3.5.8 La Reunión aprobó el documento Estrategia de Regional Unificada de Vigilancia para las Regiones CAR/SAM que se presenta en el Apéndice E a la NE/11 de esta Reunión. Asimismo, consideró que se establezcan mejoras en las actividades relacionadas con ADS-B, que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la Regiones CAR/SAM están realizando.

Implantación del nuevo formulario del plan de vuelo (FPL) de la OACI

3.5.9 El Subgrupo tomó nota de la estrategia regional CAR/SAM para la implantación de la Enmienda 1 de la Edición 15 del Doc 4444 con el fin de apoyar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a su implantación.

Revisión a la organización de trabajo del nuevo Subgrupo CNS/ATM, tomando en consideración la metodología para proyectos basados en el enfoque de la performance para la ejecución del programa de trabajo

3.5.10 El Subgrupo tomó nota de las actividades que el coordinador del proyecto, junto con el Oficial Regional de la OACI a cargo de la coordinación del programa asociado, estarían realizando para la revisión de las tareas de los programas de trabajo de los proyectos, la definición de los responsables para la ejecución de las tareas, la identificación de los entregables esperados por cada tarea y el desglose de las tareas en sub tareas.

Servicio de búsqueda y salvamento

3.5.11 El Subgrupo analizó y aprobó el documento Manual de la Garantía de la Calidad en los Servicios de Búsqueda y Salvamento que se presenta en el Apéndice F de la NE/11 de esta Reunión.

Capacitación para la competencia de los profesionales aeronáuticos

3.5.12 El Subgrupo consideró que los centros de instrucción de aviación civil de las Regiones CAR/SAM, continuaran sus esfuerzos con el fin de mejorar la capacitación de los profesionales aeronáuticos y planificar a mediano plazo la estructura y programas que permitan responder a los nuevos desafíos.

3.5.13 El Subgrupo fue informado de un borrador de guía para el desarrollo de un programa de capacitación GNSS orientado en la capacitación técnica de los sistemas GBAS y SBAS y consideró la importancia que los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales fomenten la implantación de planes de capacitación de sistemas GNSS.

3.5.14 La primera reunión del Subgrupo CNS/ATM formuló nueve conclusiones y dos decisiones las cuales fueron aprobadas por el procedimiento expreso del GREPECAS el 20 de julio de 2010. Estas conclusiones se presentan en el Apéndice a esta parte del informe.

Segunda Reunión del Subgrupo CNS/ATM

Seguimiento al estado de implantación de los planes de los sistemas de navegación basados en la performance para las Regiones CAR y SAM y de las últimas enmiendas a las SARPS relacionadas con ATM y CNS

3.5.15 La Reunión fue informada de los primeros resultados de la Fase III del Proyecto RLA/03/902 –SACCSA, y con el fin de apoyar la continuidad de las actividades del proyecto, aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 16/4 APOYO A LA FINALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y PARTICIPACIÓN EN LA IMPLANTACIÓN DE UNA PLATAFORMA DE PRUEBAS DEL PROYECTO RLA/03/902 SACCSA

En vista de los primeros resultados obtenidos por el Proyecto SACCSA – Fase III-A y su contribución a la implantación del PBN, y con la finalidad de apoyar la finalización de este Proyecto, se alienta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM a:

- a) facilitar/coordinar con sus autoridades nacionales correspondientes, el acceso y provisión de datos para el Proyecto SACCSA de las redes con estaciones receptoras GPS de un segundo con acceso FTP o NTRIP y con archivos RINEX; y
- b) tomando en cuenta los objetivos indicados en el Apéndice B a la Cuestión 2 del Orden del Día del informe de la Reunión CNS/ATM/SG/2, considerar participar en la implantación de una plataforma de pruebas SBAS-SACCSA notificando a las Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el **30 de junio de 2011**.

3.5.16 La Reunión reconoció la importancia de disponer de la información sobre necesidades y capacidades existentes de capacitación en las Regiones CAR/SAM para la formación del recurso humano y aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 16/5 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN PARA LAS ÁREAS CNS/ATM PARA LA COMPETENCIA DE LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS DE LAS REGIONES CAR/SAM

Que, para la formación de los profesionales aeronáuticos en cuanto a sus competencias necesarias, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:

- a) den seguimiento y consideren las recomendaciones del Simposio de Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y los resultados del Grupo de Tarea NGAP;

- b) en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI, establezcan un programa de capacitación que responda a los objetivos de performance identificados en los planes de implantación basados en la performance de las Regiones CAR y SAM para el periodo 2012-2016; e
- c) informen a las Oficinas Regionales de la OACI de sus avances en el desarrollo de este programa a más tardar el 30 de septiembre de 2011.

Examen de los avances alcanzados en la implantación de los programas de trabajo del Subgrupo CNS/ATM

3.5.17 La Reunión observó con preocupación el número insuficiente de expertos nominados por los Estados para apoyar los trabajos de los proyectos y reconoció que la presencia de expertos nominados por los Estados era una expectativa fundamental para el logro de los objetivos propuestos por los proyectos, de acuerdo a la metodología de trabajo y estructura del Subgrupo CNS/ATM. Los expertos nominados por los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales deberían tener el total apoyo de recursos de sus entidades. A este respecto, el Subgrupo informó a la Reunión ACG/8 que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que han nominado expertos para los proyectos del Subgrupo CNS/ATM les brindan un total apoyo en recursos y tiempo para que cumplan con las tareas asignadas tal como se indica en la metodología de trabajo y estructura del Subgrupo CNS/ATM.

3.5.18 Mediante la NE/32 y en atención a la Conclusión 16/4 - *Apoyo a la finalización de los estudios y participación en la implantación de una plataforma de pruebas del Proyecto RLA/03/902 SACCSA* contenida en el párrafo 3.5.15 del presente informe, el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/902 de la OACI, SACCSA presentó para consideración de la Reunión su propuesta de implantación de una plataforma de pruebas SBAS/SACCSA, detallando los objetivos básicos la composición de dicha plataforma, una estrategia de implantación con sus posibles opciones de implantación, su financiación y una estrategia de implantación.

3.5.19 La Secretaria aclaró que la acción de solicitar la asignación de códigos PRN para la plataforma de pruebas SBAS/SACCSA no era función de la OACI y que la misma debería realizarse de concretarse las actividades correspondientes del plan de implantación. Las solicitudes deben realizarse directamente al *GPS Directorate*.

Informe del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE)

3.5.20 La Reunión, mediante la NE/12, revisó el informe de la Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE). Se encontró que los errores M y N siguen siendo las dos principales categorías representando aproximadamente entre el 94% y 97% de las LHD reportados, los cuales no son causados por la operación RVSM, sino que el principal factor contribuyente son los procedimientos comunes de transferencia de aeronaves de una dependencia ATC a otra. La evaluación evidencia que el riesgo de colisión en las Regiones CAR/SAM sobrepasa significativamente la referencia TLS de 5.0×10^{-9} de accidentes fatales por hora de vuelo de aeronave.

3.5.21 Se reconoció que las desviaciones de altura generadas por errores operacionales ATC y contingencias en vuelo ocurren en todo el espacio aéreo, sin importar la aplicación de la separación mínima. Por lo tanto, las acciones para reducir el riesgo no deberían ser exclusivas para el espacio aéreo RVSM.

3.5.22 La Reunión concordó en la necesidad de que los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) realicen una evaluación de la seguridad operacional de todos los incidentes y errores operacionales ATC basados en las disposiciones SMS de la OACI.

3.5.23 Acorde a la Conclusión 15/36 del GREPECAS, la Reunión tomó nota que se habían celebrado varias reuniones bilaterales y multilaterales para atender las tendencias adversas identificadas entre dos o tres FIRS. El objetivo fue reducir la ocurrencia de errores operacionales y LHDs. Una próxima reunión multilateral se llevará a cabo del 4 al 6 de abril de 2011, entre los ACC de Miami, San Juan, Puerto Príncipe y Santo Domingo. Los objetivos de esta reunión son la revisión de los planes de contingencia, de cartas de acuerdo ATS, asuntos de gestión de la seguridad operacional, la mitigación de planes de vuelo duplicados, la asignación de códigos SSR y procedimientos de coordinación.

3.5.24 El GREPECAS respaldó la propuesta de Términos de Referencia revisados presentada en los apéndices a la NE/12, tomando en cuenta los requerimientos de seguridad operacional ATS en las Regiones CAR y SAM y consideró el programa de trabajo basado en la performance en la organización del GREPECAS como se indica en la Cuestión 5 de este informe.

Búsqueda y Salvamento (SAR)

3.5.25 La Secretaria presentó la NE/13 sobre el *Informe de la Reunión de Búsqueda y Salvamento (SAR) para las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica (SAR/NAM/CAR/SAM)* que se llevó a cabo en Puntarenas, Costa Rica, 18 al 22 de mayo de 2009, donde se trataron los siguientes asuntos:

- Implantación del ELT en 406 MHz
- Procedimientos nacionales para la búsqueda de aeronaves que utilizan ELT en 121.5 MHz.
- Centro coordinador de salvamento (CCS), Puntos de Contacto SAR (SPOC)
- Gestión del riesgo en la práctica y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para el servicio SAR
- Resultados SAR y hallazgos del USOAP
- Requisitos, perfiles del personal e inspectores, y programas de instrucción SAR
- Modelo de Acuerdo Multilateral SAR y catálogo de acuerdos SAR en vigor

3.5.26 Considerando la necesidad de armonizar en el sistema SAR en las Regiones CAR/SAM, la Reunión incluyó un programa de trabajo basado en la performance para mejorar el servicio de SAR para las Regiones CAR/SAM en la nueva organización del GREPECAS presentada bajo la cuestión 5 de este informe.

APÉNDICE

CONCLUSIONES DE LOS SUBGRUPOS DEL GREPECAS APROBADOS MEDIANTE EL PROCEDIMIENTO EXPRESO

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
AERMET/SG/10		
16/6 C	MIGRACIÓN DEL ISCS-G2 AL WIFS	Que, teniendo en consideración la migración propuesta del ISCS-G2 al WIFS, la OACI inste a los Estados a tomar las medidas apropiadas para obtener los productos del WAFS proporcionados por el WAFC de Washington utilizando el WIFS.
16/7 C	TRANSICIÓN DEL ISCS-G2 E IMPLANTACIÓN DEL SERVIDOR DE ARCHIVOS DEL WAFS	Que, con el fin de proporcionar a los usuarios el tiempo suficiente para que lleven a cabo una transición ordenada, se invite al Estado Proveedor del WAFC de Washington a: a) extender el servicio ISCS-G2 hasta el 30 de junio de 2012; y b) proporcionar un Servidor de Archivos de Internet del WAFS (WIFS) no más tarde de marzo de 2010.
16/8 C	GUÍA DEL USUARIO DEL WIFS	Que, a) se invite al Estado Proveedor del WAFC de Washington para que considere la posibilidad de proveer la Guía del Usuario del WIFS también en español; y b) de no ser posible lo solicitado en el literal a), que la OACI tome las acciones necesarias para la traducción de la referida guía.
16/9 A	GUÍA SOBRE LA VIGILANCIA DE LOS VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW)	Que la Secretaría desarrolle orientación regional en español, para explicar el contenido del Doc 9766, <i>Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)</i> , <i>Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto</i> .
16/10 C	MONITOREO DE LOS SIGMET RECIBIDOS EN EL BANCO INTERNACIONAL DE DATOS OPMET DE BRASÍLIA	Que, en los controles de la información OPMET que lleva a cabo el Banco Internacional de datos OPMET de Brasília: a) se dé prioridad al análisis de errores más comunes en el encabezamiento de los SIGMET; b) se envíen los resultados a la Oficina SAM de la OACI; y c) las Oficinas de la OACI de Lima y México envíen los resultados del monitoreo a los Estados que corresponda con miras a que tomen las acciones pertinentes para corregir las deficiencias detectadas.
16/11 C	PARTICIPACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LOS ESTADOS EN LAS REUNIONES DE LOS GRUPOS DE OPERACIONES O GRUPOS DE ESTUDIO DE LA SEDE DE LA OACI	Que, se inste a los Estados que tienen expertos en los Grupos de Operaciones y Grupos de Estudio de la OACI en Montreal, a hacer los máximos esfuerzos para que participen en las reuniones.

* Nota: La OACI ha establecido los siguientes Objetivos Estratégicos para el periodo 2011-2013:

A. *Seguridad operacional* — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*

B. *Seguridad de la aviación* — *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*

C. *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo* — *Promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar indebidamente el medio ambiente.*

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
16/12 C	MWO DE RESPALDO EN LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	Que, a) con el fin de dar cumplimiento al numeral 14 del ANP Básico, Parte VI – MET, si una MWO se encuentra temporalmente fuera de servicio, otra pueda hacer frente a todas sus obligaciones, se tenga en cuenta la lista de respaldo que se incluye como Apéndice B a la NE/08 de esta reunión; y b) la Secretaría haga las actualizaciones que se requieran a la Guía SIGMET para las Regiones CAR/SAM.
16/13 C	PRUEBAS SIGMET	Que, con el objeto de mantener una retroalimentación y eficiencia permanente en la emisión de los SIGMET de cenizas volcánicas, a partir del 2010 los Estados, en coordinación con el VAAC correspondiente, lleven a cabo la prueba SIGMET WV durante el mes de Septiembre. La prueba debería tener una duración de 48 horas.
16/14 C	FORMATO PARA EL CONTROL DE INTERCAMBIO DE LA INFORMACIÓN OPMET	Que con el fin de mejorar el intercambio OPMET: a) se cambie el nombre de los “controles coordinados de intercambio OPMET para las Regiones CAR/SAM” por “controles coordinados COM/MET de intercambio OPMET para las Regiones CAR/SAM”; y b) se modifique el formato para los controles de intercambio OPMET, en el sentido de dejar un formato para los controles de intercambio de METAR y TAF y recepción de SPECI con base en la Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM y otro para la recepción de SIGMET y Aeronotificaciones especiales, con base en el Apéndice I de la Guía para la preparación, difusión y uso de la información SIGMET en las Regiones CAR/SAM, incluyendo en este último los indicadores de lugar de la dependencia ATS que presta servicios a la FIR, UIR y SRR. <i>Nota: La Secretaría preparará el formato el cual deberá utilizarse a partir del próximo control</i>
16/15 C	GUÍA CAR/SAM PARA EL INTERCAMBIO OPMET	Que con el fin de facilitar la aplicación de los procedimientos de la OACI para el intercambio de la información OPMET, los Estados utilicen la Guía CAR/SAM para el Intercambio OPMET que se incluye en el Apéndice C a la NE/08 de esta reunión.
16/16 C	INSTALACIÓN DE TERMINALES DE USUARIOS AMHS EN LAS DEPENDENCIAS METEOROLÓGICAS CON REQUERIMIENTO OPMET INTERNACIONAL	Que los Estados que correspondan, al implantar el nuevo sistema AMHS en sustitución del actual sistema AFTN, tomen en consideración la instalación de terminales de usuarios AMHS en las dependencias MET de los Estados que tienen requerimientos OPMET internacionales, a efecto de incrementar la disponibilidad de la información OPMET y dar cumplimiento a la Conclusión 6/33 del GREPECAS.
16/17 C	ENMIENDAS AL ANP BÁSICO Y FASID CAR/SAM, PARTE VI - MET	Que, a) se enmiende la Parte VI – MET del ANP Básico y las Tablas MET 1A y MET 2A del FASID CAR/SAM como se indica en el Apéndice D a la NE/08 de esta reunión; y b) la Tabla MET 2B del documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) CAR/SAM: i. se elimine del FASID CAR/SAM; y ii. se incluya como un Apéndice a la Guía OPMET CAR/SAM.
16/18 C	OBJETIVOS REGIONALES DE PERFORMANCE MET CAR/SAM	Que, se adopten los formularios de los Objetivos Regionales de Performance CAR/SAM en el área MET y del marco de performance asociado, que se presentan en el Apéndice E a la NE/08 de esta reunión.

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
16/19 C	SEMINARIO TALLER ATM/MET	Que, con el fin de desarrollar una lista de posibles requerimientos MET en apoyo al ATM, la OACI, en coordinación con la OMM, organice una Seminario/Taller ATM/MET para las Regiones CAR/SAM.
16/20 C	CURSO DE ACTUALIZACIÓN SOBRE LA ENMIENDA 75 AL ANEXO 3 PARA PERSONAL MET Y ATS	Que los Estados planifiquen un curso de actualización sobre la Enmienda 75 al Anexo 3 para el personal MET y ATS, una vez que reciban de la OACI la aprobación de la referida enmienda.
AGA/AOP/SG/7		
16/21 A	ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS	Que los Estados presenten a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI un informe sobre la implementación de la certificación de aeródromos a más tardar el 28 de febrero de 2010.
16/22 A	TALLERES SOBRE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL ESTADO Y SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP y SMS)	Que las Oficinas Regionales de la OACI organicen durante 2010 talleres de implementación del SSP para los Estados y SMS para los operadores de aeródromos.
16/23 A	MEJORES PRÁCTICAS PARA LA PREVENCIÓN DE INCURSIONES / EXCURSIONES DE PISTA	Que los Estados presenten a las Oficinas Regionales NACC y SAM: a) un reporte sobre la mejores prácticas utilizadas para prevenir incursiones/excursiones en los aeropuertos, y que; b) dicho reporte sea presentado a más tardar el 31 de marzo de 2010.
16/24 A	ARMONIZACIÓN EN LA DESIGNACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE	Que la OACI considere desarrollar y proporcione lineamientos sobre la armonización en la designación de las calles de rodaje a fin de reducir la confusión de los operadores y minimizar las incursiones en las pistas.
AIM/SG/12		
16/25 C	PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE FACTORES HUMANOS PARA EL AIM	Que los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales en apoyo a la Conclusión 15/30 del GREPECAS “ <i>Guía de Aplicación de los Principios de Factores Humanos en el AIS/MAP</i> ”, adopten el “ <i>Plan de Implantación de los Principios de Factores Humanos para el AIM</i> ”.
16/26 C	APROBACIÓN DE LAS ACTUALIZACIONES AL MANUAL GUÍA DE IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD ORIENTADO A LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)	Que los Estados / Territorios / Organizaciones Internacionales, aprueben las revisiones del Manual Guía para la implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad en consideración de la Transición de AIS a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM).

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
16/27 C	GUÍA DE INSTRUCCIÓN DEL CURSO AIM CAR/SAM	Que el Subgrupo AIM: a) proponga ante el GREPECAS la adopción de “La Guía de instrucción del Curso AIM para las Regiones CAR/SAM”; b) coordine con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, los Centros de Adiestramiento nacionales y regionales la distribución de la guía, para referencia en el desarrollo de módulos del curso AIM CAR/SAM; y c) considere dentro de la Hoja de Ruta (Roadmap) para la transición del AIS a la AIM, el inicio de la capacitación de los Cursos AIM basados en esta guía de referencia a partir del año 2011.
16/28 C	MANUAL SOBRE FACTORES HUMANOS EN LA GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM) CAR/SAM	a) Presentar a consideración del GREPECAS el Manual sobre Factores humanos en el Servicio de Información Aeronáutica; y b) Tomar en cuenta este manual en la implementación de programas de instrucción al personal AIS/MAP.
16/29 C	REFERENCIA PARA EL DESARROLLO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN DEL IDIOMA INGLÉS-TÉCNICO ORIENTADO AL PERSONAL AIS/MAP DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM	Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM, consideren el Doc 9835 AN/453 – “ <i>Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística</i> ”, como referencia para la formulación de sus programas de instrucción en el idioma Inglés, adaptando lo que sea necesario de conformidad a los requerimientos en el desempeño de las funciones del Personal AIS en el soporte al Plan Global Operacional ATM.
16/30 C	HOJA DE RUTA PARA LA TRANSICIÓN DE AIS A AIM	Que los Estados y Territorios CAR/SAM: a) Consideren las orientaciones, pasos y el calendario para la Transición del AIS al AIM que se presenta en la “Hoja de Ruta para la transición del AIS al AIM”; b) informen a la correspondiente Oficina Regional de la OACI el progreso y/o dificultades de los SARPs relacionados con la guía de implantación, no más tarde del 5 de mayo de 2010; c) desarrollen los respectivos planes nacionales de navegación aérea en el campo AIM con sus correspondientes PFFs, tomando como referencia los planes regionales de conformidad a la Conclusión 15/1 del GREPECAS en sus incisos a) y b) así como en la Hoja de Ruta AIM; e, d) informen de los avances en la implementación solicitada en el inciso anterior a las Oficinas Regionales CAR y SAM de la OACI, a más tardar el 29 de octubre de 2010.
16/31 C	DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTACIÓN EN EL IDIOMA ESPAÑOL	Que se eleve a la OACI la necesidad de que en la medida de lo posible dé prioridad a la traducción al español de textos que se encuentran disponibles sólo en idioma inglés y que son de importancia crucial para el cumplimiento de los SARPS OACI, con vistas a lograr la transición del AIS a la AIM.
16/32 C	GUÍAS GENERALES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA GIS EN LA AIM	Se aprueba la aplicación de las Guías Generales para la Implementación de un sistema GIS en la AIM como un elemento de importancia crucial para el soporte de los SARPS OACI, hacia el logro de la transición del AIS a la AIM, de los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM.

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
CNS/ATM/SG/1		
16/33 A & C	ADOPCIÓN DE UN PROGRAMA DE MONITOREO Y MEDICIÓN DE LA PERFORMANCE EN LAS REGIONES CAR/SAM	<p>Que, teniendo en cuenta la importancia de monitorear y medir el logro de los objetivos de performance definidos para las Regiones CAR/SAM, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) adopten el conjunto de métricas relacionadas con las áreas de performance clave (acceso, capacidad, efectividad de costos, eficiencia, entorno, flexibilidad, capacidad de predicción y seguridad) descritas en el Apéndice A a esta parte del Informe, con el fin de monitorear y medir el logro de los objetivos regionales de performance;</p> <p>b) incorporen estas métricas en sus programas de monitoreo de la performance, recolecten los datos pertinentes y los presenten regularmente a las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México;</p> <p>c) coordinen con los miembros de la comunidad ATM para fomentar la recolección de información y datos; e</p> <p>d) informen a las Oficinas Regionales de la OACI acerca de sus avances a más tardar el 30 de noviembre de 2010.</p>
16/34 C	SEGUIMIENTO, PARTICIPACIÓN Y COOPERACIÓN AL PROYECTO REGIONAL RLA/03/902 DE LA OACI	<p>Que, con el objetivo de concluir con los estudios de viabilidad técnicos-financieros sobre la implantación del SBAS en las Regiones CAR/SAM, bajo el proyecto regional RLA/03/902 de la OACI, se invita a los Estados, organizaciones internacionales y usuarios a:</p> <p>a) Participar en la Fase III del proyecto RLA/03/902 – SACCSA y promover la cooperación entre las entidades nacionales y adelantar en su desarrollo con el apoyo de instituciones educacionales con el fin de proporcionar apoyo científico y técnico; y</p> <p>b) Aumentar la coordinación e intercambio de información sobre los resultados y experiencia obtenidos en el proyecto RLA/03/902, en proyectos nacionales sobre GNSS y otras iniciativas relativas a la implantación del GNSS.</p>
16/35 A & C	ADOPCIÓN DEL MANUAL ATFM PARA LAS REGIONES CAR/SAM	<p>Que, tomando en consideración la importancia de armonizar la implantación del ATFM en las Regiones CAR/SAM, los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM adopten el Manual ATFM en el Apéndice A al informe de la Reunión del CNS/ATM/SG/1.</p>

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
16/36 C	RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE AVIÓNICA EXISTENTE Y FUTURA EN LAS REGIONES CAR/SAM	<p>Tomando en cuenta la importancia de disponer de la información de los usuarios en cuanto a la aviónica existente y futura que dispondrán en sus aeronaves, para la planificación y análisis de coste beneficio, se insta a que:</p> <p>a) Los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales recolecten la información de aviónica existente y futura de las flotas de aeronaves nacionales no asociados a IATA y de otros usuarios de aviación general, sugiriendo adoptar similar contenido como la presentada en el formulario de encuesta de IATA (Apéndice D a esta parte del Informe), remitiendo estos resultados a su respectiva oficina Regional de la OACI a más tardar en diciembre de 2010;</p> <p>b) IATA incluya la información mencionada en el inciso anterior, dentro de la base de datos de IATA, informando a las Oficinas Regionales de la OACI CAR/SAM la respuesta a esta solicitud; y</p> <p>c) lo recabado a la fecha relativo a esta información por parte de la Región SAM y en la Región CAR sea incluida en la base de datos mencionada, al igual que la información que pudiese estar provista por los fabricantes de aviónica.</p>
16/37 C	ESQUEMA DE DIRECCIONAMIENTO IPV4 PROPUESTO PARA LOS ENLACES DE COMUNICACIONES INTER E INTRA-REGIONAL PARA LAS APLICACIONES ATN TIERRA-TIERRA	<p>Que, las Regiones CAR/SAM utilicen el esquema de direccionamiento IPv4 para los enlaces de comunicaciones inter e intra-regional para las aplicaciones ATN tierra-tierra descrito en el Apéndice E al informe de la Reunión del CNS/ATM/SG/1.</p>
16/38 C	MEJORAS EN LAS ACTIVIDADES REFERIDAS A LOS ENSAYOS ADS-B	<p>Se insta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que ya están realizando ensayos ADS-B a que:</p> <p>a) Continúen con la recolección y análisis de datos, de acuerdo con la orientación del GREPECAS (Apéndice Q del Informe del GREPECAS/15);</p> <p>b) Busquen el intercambio de datos entre los Estados, especialmente en relación a la superposición de coberturas y criterios de análisis;</p> <p>c) Solucionen con los respectivos usuarios del espacio aéreo los casos de direcciones de 24 bits duplicadas o ilegales que hayan sido identificados, e informen al respecto a las Oficinas Regionales de la OACI;</p> <p>d) Informen a los usuarios del espacio aéreo acerca de cualquier anomalía en los mensajes ADS B recibidos, en preparación para la futura implantación de la ADS-B; e</p> <p>e) Informen oportunamente a las Oficinas Regionales de la OACI acerca de los resultados de los ensayos, para su publicación por parte de la OACI.</p>

Conclusión y Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión
16/39 A & C	IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LAS REGIONES CAR/SAM	<p>Que, considerando la importancia de la implementación de la Enmienda 1 de la Décimo-quinta Edición del PANS-ATM (Doc 4444), cuya aplicación se prevé para el año 2012, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) adopten la estrategia para la implantación de la Enmienda 1 al PANS-ATM (15ª edición) que se presenta como Apéndice I al informe de la Reunión del CNS/ATM/SG/1;</p> <p>b) desarrollen planes de acción, tomando en cuenta la estrategia regional y el plan de acción basado en un enfoque de performance que se incluye como Apéndice I a esta nota de estudio, para la implementación armoniosa del nuevo formato de Plan de Vuelo de la OACI y los mensajes ATS relacionados;</p> <p>c) nombren a expertos que participen como puntos de contacto para coordinar con otros proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las regiones de información de vuelo (FIR) adyacentes los asuntos de implementación de los mensajes ATS relacionados con la implementación del nuevo formato de plan de vuelo (FPL) de la OACI; y</p> <p>d) envíen la información de los resultados de esta implementación a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI más tardar el 30 de noviembre de 2011.</p>
16/40 C	CAPACITACIÓN PARA LA COMPETENCIA DE LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS	<p>Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM tomen en consideración el listado de las necesidades de instrucción a corto y mediano plazo que figura en el Apéndice D al informe de la Reunión del CNS/ATM/SG/1 a fin de que los CIAC en coordinación con las autoridades de aeronáutica civil de los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM elaboren programas de instrucción aeronáutica que contemple los requerimientos regionales en materia de navegación aérea y seguridad operacional.</p>
16/41 C	CAPACITACIÓN GNSS	<p>Que, teniendo en cuenta que la formación de una mayor cantidad de expertos es fundamental para la futura implementación de sistemas GNSS en las Regiones CAR/SAM, así como las diversas recomendaciones de la OACI en el sentido de proveer formación técnica en GNSS y la iniciativa de la OACI sobre la generación futura de profesionales en aviación, se insta a:</p> <p>a) Los Estados/Territorios y Organizaciones internacionales a fomentar la formación de instructores nacionales basados en los cursos promovidos por la OACI entre otros como forma de respaldar y apoyar la difusión, a nivel interno, el conocimiento adquirido;</p> <p>b) Los Estados/ territorios y Organizaciones internacionales, que aun no disponen de formación GNSS en sus planes de capacitación, incluyan este tipo de capacitación en dichos planes a partir del 2010; y</p> <p>c) Que la OACI incluya en la iniciativa sobre la generación futura de profesionales en aviación (Next Generation Aviation Professionals) y sus instancias correspondientes, las consideraciones necesarias para la capacitación técnica de profesionales, como ser la formación en sistemas GNSS.</p>

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Deficiencias de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NE/14, NE/15, NE/34 (Secretaría)

4.1 Propuesta de la nueva metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en la navegación aérea

4.1.1 Bajo esta cuestión del orden del día la Reunión tomó nota sobre los resultados de la Décima Reunión de la Junta de Seguridad de la Aviación del GREPECAS (ASB/10) realizada en Punta Cana, República Dominicana, el 28 de marzo de 2011. La Reunión tomó nota sobre los comentarios del ASB/10 con respecto a las carencias de la actual metodología. Asimismo, debido a que muchas deficiencias de prioridad “U” no habían sido solucionadas, los explotadores de aeronaves estaban aplicando técnicas de gestión de riesgos para continuar operando con seguridad sus operaciones.

4.1.2 Con respecto a las deficiencias con prioridad “U” que han permanecido sin solución por muchos años, la ASB consideró que sería necesario recordar a los Estados/Territorios que soliciten la asistencia de la OACI a través de las Oficinas Regionales. En tal sentido, GREPECAS convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 16/42 RESOLUCIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados/Territorios que tengan dificultades para corregir las deficiencias de la navegación aérea con prioridad “U”, de ser necesario, soliciten la asistencia de la OACI para la elaboración de planes de acción y la coordinación del apoyo para su corrección.

4.1.3 El ASB/10 también tomó nota sobre la propuesta de la Secretaría para una metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea y recomendó algunas mejoras.

4.1.4 También se tomó nota que el ASB/10 intercambió comentarios sobre la preocupación de la IATA con respecto a la baja tasa de respuesta por parte de los Estados con respecto a los Informes de Seguridad Operacional Aérea (ASR) y sugirió varias mejoras al proceso. Finalmente el ASB/10 reconoció que bajo la nueva organización que se está considerando para GREPECAS, las funciones del ASB serían absorbidas por el Comité de Revisión de Programas y Proyectos.

4.1.5 A continuación, la Reunión propuso una metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias de la navegación aérea que se presentó en la NE/14, la cual parte de la base de considerar a las deficiencias como peligros a la seguridad operacional y la aplicación de un proceso de análisis del peligro y riesgos (HIRA). La Reunión tomó nota que la falta de respuesta por parte del Estado ante una deficiencia identificada y enviada por la respectiva Oficina Regional es una evidencia de implantación ineficaz que podría aumentar el nivel de riesgo en un Estado/Territorio y provocar la necesidad de una auditoría de la OACI bajo el nuevo Esquema de Monitoreo Continuo (CMA) del USOAP de OACI.

4.1.6 Sobre la propuesta la Reunión consideró la propuesta de metodología revisada y concordó con incorporar las siguientes mejoras:

- Definir un plazo de tres meses para que el Estado realice un análisis de riesgos de nuevas deficiencias, complete los formularios respectivos y los envíe a la Oficina Regional de la OACI correspondiente. El Estado/Territorio podría solicitar a la Oficina Regional una extensión de plazo, indicando las debidas justificaciones.
- Ampliar el campo # 8 “Requisito Específico” del Adjunto A del Apéndice A de la NE/14 para incluir la referencia de la norma/método recomendado y Anexo de la OACI o la referencia al requisito del Plan de Navegación Aérea que se asocia a la deficiencia.
- Incorporar en el diagrama de flujo de la metodología que las Oficinas Regionales también pueden enviar información a la ANC y el Consejo de la OACI en el caso de problemas de cumplimiento sin tener que esperar una Reunión de GREPECAS o del futuro Comité de Revisión de Programas y Proyectos.
- Incluir una comunicación en ambos sentidos en la notificación de la deficiencia al Estado en la metodología para evitar la realización del proceso de análisis de riesgos a deficiencias que el Estado/Territorio pueda considerar que no afectan la seguridad operacional o que ya fueron solucionadas.
- Incorporar los procedimientos para asegurar que la base de datos de deficiencias se mantenga constantemente actualizada, incluyendo la eliminación oportuna de deficiencias de la GANDD una vez que se haya notificado y validado que se hayan corregido.

4.1.7 Con estas consideraciones, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 16/43 METODOLOGÍA REVISADA PARA LA IDENTIFICACIÓN
EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE
LA NAVEGACIÓN AÉREA**

Que:

- a) la OACI considere la propuesta de metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias de la navegación aérea, que se presenta en **Apéndice A** de esta parte del Informe de la Reunión; y
- b) en el ínterin, el GREPECAS adopte la metodología revisada como plataforma de prueba y notifique a la ANC de la OACI acerca de los resultados.

**4.2 Situación actual de las deficiencias en la navegación aérea en las Regiones
CAR/SAM**

4.2.1 La NE/15 presentó la lista de deficiencias de prioridad “A” y “B” en cada una de las áreas de navegación aérea de los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM de la Base de Datos de Deficiencias de Aeronavegación del GREPECAS (GANDD).

4.2.2 La Reunión también revisó la lista de deficiencias que requieren acciones correctivas urgentes en cada una de las áreas de navegación aérea de los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM, las cuales se clasifican con prioridad “U” extraída de la GANDD. Algunos Estados observaron que la GANDD contenía deficiencias que ya habían sido corregidas, así como otras deficiencias que podrían no ser tales. En este sentido, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 16/44 REVISIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EXISTENTES

Que:

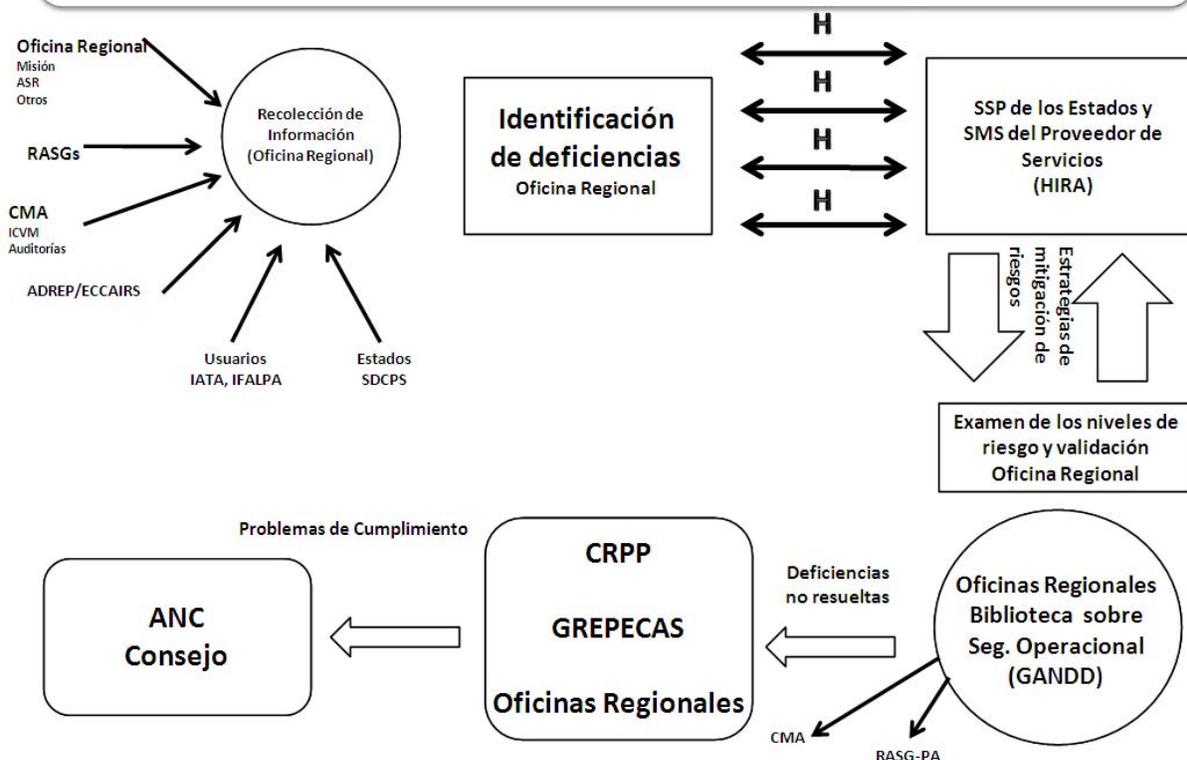
- a) se aplique la metodología revisada a las deficiencias existentes contenidas en la GANDD dentro de un período razonable pero no mayor al 31 de marzo de 2012.
- b) la OACI revise y mejore la GANDD para permitir la actualización la información sobre las deficiencias de manera más oportuna; y
- c) la OACI revise los procedimientos para la convalidación y eliminación de las deficiencias contenidas en la GANDD a más tardar el **30 de junio de 2011**.

4.2.3 La Secretaría informó a la Reunión que la última versión de las deficiencias contenidas en la GANDD está disponible en los sitios web de la Oficina de Lima: http://www.lima.icao.int/MeetProg/GREPECAS/g_welcome.asp?o=g&wLanguage=S y la Oficina de México: <http://www.mexico.icao.int/gandd2.html>.

APENDICE A

METODOLOGÍA REVISADA PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS (PELIGROS) EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Concepto de una Metodología revisada para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias de la Navegación Aérea



1. La Oficina Regional concierne al identificar o recibir un reporte de deficiencia por parte de las fuentes aprobadas por el Consejo (Estado/Territorio, IATA, IFALPA), evalúa la notificación y verifica si es o no válida.
2. La notificación de la deficiencia debidamente validada por la correspondiente Oficina Regional se remite al Estado involucrado a través del Punto Focal designado, utilizando el Formulario sobre Informe de Deficiencia y Evaluación de Riesgo que figura como **Adjunto 1** de este procedimiento.

Nota: En caso de existir una diferencia de criterio con respecto a la necesidad de realizar el siguiente paso del proceso que consiste en el análisis de riesgos, el Estado podrá coordinar con su Oficina Regional las acciones correspondientes para el tratamiento de la deficiencia.

3. El Estado ingresa la notificación de la deficiencia dentro de su sistema de seguridad operacional a fin de realizar la correspondiente investigación.

4. El sistema de seguridad operacional del Estado utilizando sus procedimientos internos, evalúa el riesgo que genera la deficiencia y los factores y peligros subyacentes expresado en términos de probabilidad y severidad:
 - a) Determina el índice de tolerabilidad del riesgo.
 - b) Identifica las defensas que faltan o son inadecuadas.
 - c) Implementa las medidas mitigatorias controlando aquellos índices o valores de riesgos definidos como no tolerables, reduciendo el nivel de riesgo operacional a un nivel aceptable.
 - d) Difunde la información de acuerdo a sus procedimientos.
5. El Estado tendrá tres meses para retornar a la Oficina Regional correspondiente el formulario Informe de recomendaciones para mitigar el riesgo que figura como **Adjunto 2** de este procedimiento, debidamente completado y firmado e incluirá en el GANDD un resumen del plan de acción elaborado.

Nota 5.1: En caso de existir una diferencia de criterio en la evaluación del riesgo sobre la deficiencia reportada, la Oficina Regional correspondiente podría sugerirle al Estado que haga una revisión del análisis realizado.

Nota 5.2: El Estado/Territorio podría solicitar a su Oficina Regional una única extensión de plazo de respuesta con las debidas justificaciones.

6. Si en un plazo de tres meses o el acordado con la Oficina Regional, no se recibiera información por parte del Estado sobre la deficiencia reportada, se considerará como una evidencia objetiva de falta de efectividad del SSP y/o SMS, el cual es requerido por los SARPs de la OACI. Esta información será notificada al USOAP/CMA, lo cual podría incrementar el nivel de riesgo de este Estado y activar alguna de las herramientas de intervención del USOAP/CMA.
7. La Oficina Regional notificará a GREPECAS el resultado del análisis realizado por el Estado.
8. Basado en el resultado del análisis de la deficiencia la información podrá ser enviada a la Comisión de Navegación Aérea de la OACI por parte de GREPECAS, la Oficina Regional o el CRPP.
9. Un informe estadístico de las deficiencias de los Estados CAR y SAM se suministrará al RASG-PA para que forme parte del informe anual de seguridad operacional de este mecanismo.

Deficiencia: Una deficiencia es una situación en que una instalación, servicio o procedimiento no se ajusta a un **plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, y que repercute negativamente en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.*

**Peligro: Un peligro es una condición o un objeto que podría provocar lesiones al personal, daños al equipo o estructuras, pérdidas de material o reducción de la capacidad de realizar una función prescrita.*

Nota: en este contexto las deficiencias son consideradas como peligros.

ADJUNTO 1 AL APÉNDICE A

INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO	
1. Descripción de la Deficiencia identificada:	
2. Estado/Territorio/Organización:	
3. Informe N°:	
4. Fecha de identificación:	
5. Deficiencia reportada por:	
6. Área de Navegación Aérea Instalación/Servicio involucrada:	
7. Requisito Específico:	
8. Consecuencias potenciales causadas por la deficiencia:	
9. Mitigación actualmente implantada (si se conoce):	
10. Observaciones:	
11. Informe recopilado por (Oficial de la OACI):	

INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO (CONT.)						
		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
PROBABILIDAD DEL RIESGO	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
	Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A		Región No tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad U) Inaceptable bajo las circunstancias existentes				
5D, 4C, 4D, 3B, 3C, 2A, 2B, 5E, 2C, 4E, 3D		Región Tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad A) Aceptable en base a mitigación del riesgo. Puede requerir una decisión de la dirección				
1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 2E, 3E, 2D		Región Aceptable (equivale a Deficiencia Prioridad B) Aceptable				
Probabilidad		Se define como la probabilidad de que pueda ocurrir un suceso o condición insegura				
Frecuente:		• Probable que ocurra muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)				
Ocasional:		• Probable que ocurra algunas veces (ha ocurrido infrecuentemente)				
Remoto:		• Improbable, pero es posible que ocurra (ocurre raramente)				
Improbable:		• Muy improbable que ocurra (no se conoce que haya ocurrido)				
Extremadamente improbable		• Casi inconcebible que el evento ocurra.				
Gravedad:		Se define como la posible consecuencia de un suceso o condición inseguro, tomando como referencia la peor situación previsible				
Catastrófico		• Destrucción de equipo • Muertes múltiples				
Peligroso		• Reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operarios no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa • Lesiones graves • Daños mayores al equipo				
Mayor:		• Reducción significativa de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia • Incidente grave • Lesiones a las personas				
Menor:		• Interferencia • Limitaciones operacionales • Uso de procedimientos de emergencia • Incidentes menores				
Insignificante:		• Consecuencias leves				

**EXPLICACIÓN DEL FORMULARIO
“INFORME DE DEFICIENCIA (PELIGRO) Y EVALUACIÓN DE RIESGO”**

1. **Descripción de la Deficiencia identificada:** Especifica la deficiencia identificada y validada por la Oficina Regional correspondiente.
2. **Estado/Territorio/ Organización:** Identifica el nombre del Estado/Territorio/Organización involucrado.
3. **Informe N°:** Código único que identifica la deficiencia por Estado.
4. **Fecha de identificación:** Indica fecha de la notificación de la deficiencia identificada de la ocurrencia del suceso de ser el caso.
5. **Deficiencia reportada por:** Indica la fuente que identificó y reportó la deficiencia.
6. **Área de Navegación Aérea Instalación/Servicio involucrada:** Especifica el área de navegación aérea directamente involucrada en la deficiencia identificada. Puede indicarse más de un área.
7. **Requisito Específico:** Norma/Método Recomendado del Anexo de la OACI o la referencia al requisito del Plan de Navegación Aérea asociado a la deficiencia. Si se conoce, se incluye el error o falla específica que afectó la operación.
8. **Consecuencias potenciales de la deficiencia causada por la deficiencia:** Evaluación inicial de la consecuencia de la deficiencia identificada, ya sea por la fuente que notifica la deficiencia o por la Oficina Regional que envía la notificación.
9. **Mitigación actualmente implantada (si se conoce):** Si se conociera se incluye la o las defensas actualmente implementadas.
10. **Observaciones:** Se pueden incluir observaciones o comentarios sobre la deficiencia identificada.
11. **Informe recopilado por (Oficial de la OACI):** Se indica la Oficina Regional y Oficial de la OACI que envía la notificación.

ADJUNTO 2 AL APÉNDICE A

INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO				
1. Descripción de la Deficiencia identificada:				
2. Estado/Territorio/Organización:				
3. Informe N°:				
4. Fecha de identificación:				
5. Nivel de riesgo antes de tomar medidas mitigatorias:				
6. Solución # 1				
7. Descripción de la solución:				
8. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución: \$ _____	9. Evaluación del riesgo revisada si <u>solamente</u> esta solución debe ser implantada:	10. Probabilidad:		
		11. Gravedad:		
12. Nivel de riesgo:				
13. Problemas potenciales de implantación:				
14. Solución # 2				
15. Descripción de la Solución:				
16. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución \$ _____	17. Evaluación del riesgo revisada si <u>solamente</u> esta solución debe ser implantada:	18. Probabilidad:		
		19. Gravedad:		
		20. Nivel de riesgo:		
21. Problemas potenciales de implantación:				

INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO						
22. Solución # 3						
23. Descripción de la solución:						
24. Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución \$ _____	25. Evaluación del riesgo revisada si <u>solamente</u> esta solución debe ser implantada:	26. Probabilidad:				
		27. Gravedad:				
		28. Nivel de riesgo:				
29. Problemas potenciales de implantación:						
30. Solución(es) recomendada(s):						
31. Costo y tiempo de implantación Estimado de Solución(es) recomendadas:		\$				
32. Evaluación de riesgo revisada si se implantó como fuera recomendado:						
		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
PROBABILIDAD DEL RIESGO	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
	Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E
33. Informe reportado por (Estado/Territorio/Organización):						

EXPLICACIÓN DEL FORMULARIO “INFORME DE RECOMENDACIONES PARA MITIGAR EL RIESGO”

El Estado concerniente deberá completar el formulario de acuerdo a las siguientes explicaciones:

1. **Descripción de la deficiencia identificada:** Llene con el mismo texto especificado en la notificación de deficiencia validada por la Oficina Regional correspondiente.
2. **Estado/Territorio/Organización:** Llene con el nombre del Estado/Territorio/Organización.
3. **Informe N°:** Llene con el mismo código de la deficiencia identificada para cada Estado.
4. **Fecha de identificación:** Llene con la fecha de completado de este formulario.
5. **Nivel de riesgo antes de tomar medidas mitigatorias:** Llene con el nivel de riesgo calculado con las medidas mitigatorias actuales.
6. **Solución # 1:** Identifica el número de solución.
7. **Descripción de la solución:** Llene con una descripción breve sobre la primera solución a implantar.
8. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la primera solución.
9. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 10, 11 y 12.
10. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
11. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
12. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
13. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación, que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
14. **Solución # 2:** Identifica el número de solución o escenario.
15. **Descripción de la Solución:** Llene con una descripción breve sobre la segunda solución a implantar.
16. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la segunda solución.
17. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 18, 19 y 20.

18. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
19. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
20. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
21. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
22. **Solución # 3:** Identifica el número de solución o escenario.
23. **Descripción de la Solución:** Llene con una descripción breve sobre la tercera solución a implantar.
24. **Costo y tiempo de implantación estimado de esta solución:** Llene con el costo estimado para implantar la tercera solución.
25. **Evaluación del riesgo revisada si solamente esta solución debe ser implantada:** Asociada a las casillas 26, 27 y 28.
26. **Probabilidad:** Llene con el índice de probabilidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
27. **Gravedad:** Llene con el índice de severidad en código y en texto claro que se alcanzaría con la implantación de la presente medida de mitigación.
28. **Nivel de riesgo:** Llene con el índice de tolerabilidad resultante con la implantación de la presente medida de mitigación en código y texto claro.
29. **Problemas potenciales de implantación:** Llene con una descripción breve de los problemas potenciales de implantación que pudieran impedir la aplicación de la solución identificada.
30. **Solución(es) recomendada(s):** Llene con la o las soluciones que se implantarán para reducir el índice de tolerabilidad a un nivel aceptable.
31. **Costo y tiempo de implantación estimado de solución(es) recomendados:** Llene con el costo estimado en relación a las soluciones que serán implantadas.
32. **Evaluación de riesgo revisada si se implantó como fuera recomendado:** Llene con la evaluación del riesgo una vez implementada la o las soluciones descritas anteriormente.
33. **Informe reportado por (Estado/Territorio/Organización):** Llene con el nombre de la autoridad aeronáutica o persona/área que genera el informe.

**Cuestión 5 del
Orden del Día:****Gestión del Mecanismo del GREPECAS****5.1 Informe del ACG/8****5.2 Examen de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS****5.3 Representación de la Membresía del GREPECAS**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NE/16, NE/17 Rev., NE/18, NE/29 Rev. (Secretaría)

5.1 La Secretaría presentó las NE/16, 17, 18, 29 referidas al informe de la reunión ACG/8 y a la propuesta de la nueva organización, términos de referencia y metodología de trabajo del GREPECAS y el plan de transición asociado. La Reunión recordó que, entre los objetivos a alcanzar con las mejoras en el mecanismo del GREPECAS, figuraban los siguientes, los cuales eran un requerimiento del Consejo de la OACI, la ANC y la reunión GREPECAS/15:

- Aumentar la efectividad – resultados más tangibles/mensurables y basados en la performance
- Mejorar la eficiencia – reducir el tiempo necesario para obtener aprobaciones, acciones y resultados; una mejor coordinación interna entre los distintos órganos, participantes y responsabilidades; metodología de gestión de proyectos
- Reducir costos – reuniones presenciales en menor cantidad, más cortas y más reducidas; mayor cantidad de reuniones a distancia, teleconferencias e intercambios por correspondencia
- Alinear el GREPECAS con los objetivos estratégicos, programas, proyectos, actividades y metodología de trabajo para las tareas de la OACI, y los siguientes mandatos:
 - Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)
 - Concepto Mundial Operacional ATM
 - Planificación e implantación de la navegación aérea aplicando un enfoque basado en la performance (PBA)
 - Futuro Plan de Navegación Aérea (ANP) para las Regiones CAR/SAM revisado
 - Planes regionales de implantación de la navegación aérea basados en la performance para las Regiones CAR y SAM
- Reconocer que el GREPECAS es, ante todo, un mecanismo inter-regional CAR/SAM para la planificación de la navegación aérea en apoyo de planes y mecanismos regionales de implantación, separados pero armonizados, de las Regiones CAR y SAM

5.2 La Reunión recordó las decisiones de la reunión GREPECAS/15, incluyendo las siguientes:

- Independencia del AVSEC/COMM con respecto al GREPECAS
- Disolución del IA/TF y del HRT/SG
- Cambio de nombre del AIS/MAP a AIM

- Reorganización del ATM/CNS/SG para convertirlo en el CNS/ATM/SG y disolución del ECC, ATM/COMM y CNS/COMM, y, por ende, de sus respectivos grupos de tarea
- Adopción del PBA y de la metodología PFF
- En el futuro, adopción de lo mismo por parte de otros subgrupos en base a la experiencia del CNS/ATM/SG

5.3 Consecuentemente, el CNS/ATM/SG, en su primera reunión, llevó a cabo lo siguiente, que luego fuera perfeccionado y actualizado en su segunda reunión:

- Reemplazo de los Comités ATM y CNS y sus respectivos grupos de tarea por programas y proyectos
- Designación de Oficiales Regionales de la OACI como coordinadores de los programas
- Designación de funcionarios de los Estados como coordinadores de los proyectos
- Identificación de expertos de los Estados para contribuir en la ejecución de los proyectos
- Adopción de la metodología de gestión de proyectos
- Aplicación del enfoque basado en la performance

5.4 Como resultado del mandato del GREPECAS y de la experiencia del CNS/ATM/SG, la octava reunión del ACG respaldó la propuesta de una nueva organización de la OACI, a ser presentada a la reunión GREPECAS/16, y que involucra lo siguiente:

- Aplicación de la nueva metodología de trabajo del CNS/ATM/SG en otros subgrupos y grupos de tarea del GREPECAS
- Transformación de todos los subgrupos a programas y proyectos
- Incorporación de los proyectos y actividades SAR y del GTE dentro de los programas, según el caso
- Designación de oficiales regionales CAR y SAM como coordinadores de los programas
- Designación de funcionarios de los Estados CAR y SAM como coordinadores de los proyectos
- Designación de funcionarios de los Estados CAR y SAM como expertos para los proyectos
- Metodología de gestión de proyectos
- Enfoque basado en la performance

5.5 La Secretaría aclaró que los proyectos se refieren a su definición genérica, y que no están limitados a los proyectos de Cooperación Técnica de la OACI, que son un ejemplo de un tipo de proyectos. Los proyectos de Cooperación Técnica son una herramienta de implantación, al igual que los grupos de trabajo, los proyectos especiales de ejecución (SIP), etc. Los proyectos tendrán los siguientes componentes, los cuales deberán estar documentados en un breve documento de proyecto y cronograma:

- Objetivos
- Descripción
- Actividades
- Responsabilidades
- Recursos – expertos y presupuesto
- Resultados - Resultados, Productos, Entregables
- Cronograma - Programación, Hitos, Plazos

- Dependencias
- Métrica / Indicadores
- Riesgos

5.6 Se propone que el GREPECAS se reúna una vez cada tres años, poco después del período de sesiones de la Asamblea de la OACI, a fin de brindar la orientación requerida a su organización, en base a las resoluciones de la Asamblea. En el lapso entre reuniones, el programa de trabajo del GREPECAS estará dirigido por el Comité de Revisión de los Programas y Proyectos (CRPP), el cual también elaborará los informes anuales del GREPECAS a ser aprobados por el GREPECAS utilizando el procedimiento expreso, para luego ser presentados por la Secretaría a la ANC, para su posterior presentación al Consejo, de ser el caso.

5.7 La nueva organización propuesta para el GREPECAS aparece ilustrada en el **Apéndice A** de esta parte del informe. La Reunión discutió ampliamente la propuesta, y el Presidente convocó a una reunión cerrada de los Jefes de Delegación de los Estados Miembros para tomar una decisión sobre el asunto. Durante esta reunión cerrada, los siguientes Estados/Territorios confirmaron su inmediata aprobación de la nueva organización propuesta para el GREPECAS: Barbados, Colombia, Francia, Guyana, Haití, Jamaica, Panamá, Trinidad y Tobago y Reino Unido. Los Estados/Territorios restantes (Brasil, Chile, Cuba, Curazao, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, México, Paraguay, Estados Unidos Uruguay y Venezuela) aprobaron, en principio, la nueva organización del GREPECAS propuesta, pero solicitaron un tiempo adicional para su ulterior revisión y consulta con sus autoridades de Estado/Territorio y su ratificación, con la incorporación de cualquier posible aclaración y mejora. En consecuencia, la Reunión adoptó las siguientes decisiones:

DECISIÓN 16/45

NUEVA ORGANIZACIÓN DEL GREPECAS

Que, a fin de implantar los planes regionales basados en la performance en las Regiones CAR/SAM, en cumplimiento del Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Mundial Operacional ATM:

- a) se modifique la organización del GREPECAS, tal como se describe en el Apéndice A de esta parte del informe; y
- b) la Secretaría envíe una comunicación a los Estados/Territorios, acompañada por una nota explicativa y el Manual de Procedimientos revisado del GREPECAS, solicitando la ratificación de la nueva organización del GREPECAS y pidiendo sugerencias para su ulterior perfeccionamiento dentro de un lapso de 30 días, incluyendo una indicación en el sentido que la ausencia de una respuesta será considerada como aceptación sin comentarios.

5.8 Aquellos Estados CAR que requieran una ampliación de tiempo han de enviar una solicitud a la Secretaría, que no debe ir más allá del 30 de mayo de 2011, para permitir a los Directores de Aviación Civil de la Región CAR que revisen el asunto durante su reunión a celebrarse en junio de 2011.

DECISIÓN 16/46

TÉRMINOS DE REFERENCIA REVISADOS DEL GREPECAS

Los términos de referencia revisados del GREPECAS que incorporan el requisito del Consejo de la OACI de coordinar con el RASG-PA aparecen en el **Apéndice B** de esta parte del informe

DECISIÓN 16/47**TRANSFORMACIÓN DE LOS SUBGRUPOS DEL GREPECAS**

Que el trabajo de los Subgrupos AERMET, AGA/AOP, AIM y CNS/ATM del GREPECAS y sus respectivos Grupos de Tarea, según el caso, tal como se presenta en los Apéndices B-E de la NE/17, se convierta en programas y proyectos.

5.9 Sujeto a la aceptación final de la nueva organización y metodología de trabajo del GREPECAS, la Secretaría resumió los siguientes pasos a tomar, en base al plan de transición propuesto para la transformación de los subgrupos, presentado en el Apéndice B de la NE/29, sujeto a confirmación luego de las consultas con los Estados/Territorios, incluyendo el anuncio de las reuniones con suficiente tiempo de antelación:

- Revisar el Manual de Procedimientos del GREPECAS
- Planificación y preparación por parte de los Presidentes y Secretarios de los Subgrupos con miras a la nueva organización y metodología de trabajo
- Reuniones para la transición de los subgrupos AERMET, AGA/AOP y AIM a programas en el transcurso de 2011 a fin de identificar a los coordinadores y expertos de los proyectos y de los Estados
- Taller de instrucción sobre gestión de proyectos, a realizarse el último trimestre de 2011
- Reunión del CRPP a principios de 2012, a fin de aprobar los proyectos para cada programa

5.10 Un componente principal de la nueva organización del GREPECAS es el establecimiento del CRPP, el cual reemplazará y asumirá las funciones previamente asignadas al ACG y a la ASB, con excepción de aquellas responsabilidades de carácter interno y las funciones rutinarias de la Secretaría, las cuales serán realizadas por la OACI. El CRPP tendrá las siguientes funciones principales:

- Dirigir las actividades de los programas y proyectos, incluyendo la adición y eliminación de programas y proyectos
- Aprobar los resultados de los programas y proyectos
- Revisar las deficiencias de la navegación aérea pendientes de solución que representan un alto riesgo para la seguridad operacional y que no son resueltas en forma oportuna, y hacer sugerencias a la Secretaría con respecto a la notificación a la ANC y al Consejo de la OACI
- Elaborar los informes anuales sobre los avances del GREPECAS para la ANC de la OACI
- Mantener el Manual de Procedimientos del GREPECAS
- Programar las reuniones del GREPECAS
- Elaborar el orden del día provisional para las reuniones del GREPECAS

5.11 Las reuniones del CRPP, de los programas y proyectos se llevarán a cabo según fuera necesario, utilizando la modalidad apropiada que brinde eficiencia y efectividad, y sujeto al presupuesto, aprovechando al máximo las reuniones virtuales. No obstante, se espera que se convoque a reuniones anuales del CRPP y de los programas, sujeto a la justificación, la disponibilidad de una sede y de presupuesto. Normalmente, la sede serán las Oficinas Regionales CAR o SAM.

5.12 El Presidente creó un Grupo *ad-hoc* para analizar la composición del CRPP. Los siguientes 16 Estados participaron en el Grupo *ad-hoc*: Barbados, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, República Dominicana, Francia, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Paraguay, España (como Observador), Trinidad y Tobago, Estados Unidos y Venezuela. El representante de República Dominicana fue elegido Relator del Grupo *ad-hoc*, quien presentó el informe de las discusiones en la DP/01, la cual fue aceptada por la Reunión.

5.13 La Reunión aceptó la propuesta en el sentido que la composición incluya a un grupo básico de 16 Estados, a fin de limitar la cantidad a un número manejable que represente la mitad de los Estados de las Regiones CAR y SAM. A fin de mantener un equilibrio en la representación, también se acordó que las Regiones CAR y SAM tendrían cada una 8 Estados representados. Sin embargo, la Reunión también reconoció que el Comité CRPP no excluirá a ningún Estado que desee participar en cualquiera de sus reuniones, ni limitará el número de participantes de un Estado, y los Estados que no son miembros pueden participar en las reuniones si el orden del día incluye algún tema de interés. Asimismo, la Reunión aceptó que las organizaciones internacionales enumeradas en el Manual de Procedimientos del GREPECAS participen en el Comité como Observadores cuando fuera pertinente para el orden del día de la reunión del Comité, al igual que cualquier Estado de otras Regiones que estuviere involucrado en el tema. Los Coordinadores de Programa podrían ser invitados a asistir a las reuniones cuando se requiera, para presentar los correspondientes informes sobre el avance del proyecto y resultados.

5.14 Con respecto a los criterios para la selección de los 8 Estados de cada Región, la Reunión consideró varias opciones, pero determinó que los representantes que participaban en la Reunión no estaban facultados para definir los criterios que determinará qué Estados serán seleccionados, por lo que remitió esta decisión a los Directores de Aviación Civil que se reunirán en la Región CAR en junio, y en la Región SAM en octubre de 2011.

5.15 Sin embargo, la Reunión ofreció, para su futura discusión, varias opciones de posibles criterios para la selección de los Estados, que se presentan a continuación como referencia:

- Estados que brindan servicios de navegación aérea a una o más FIR
- Tamaño de las FIR
- Nivel de actividad aeronáutica
- Nivel de desarrollo de la aviación
- Estados que se ofrezcan de voluntarios
- Estados agrupados por acuerdos políticos
- Estados agrupados por proximidad geográfica
- Estados agrupados por similitudes
- Esquema de rotación de Estados

5.16 La Reunión aprobó la membresía propuesta para el Comité de Revisión de Programas y Proyectos, según se refleja en los términos de referencia presentados en el **Apéndice C** de esta parte del informe. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN 16/48**TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL GREPECAS**

Que:

- a) el Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP) sea establecido con los términos de referencia, programa de trabajo y composición contenida en el Apéndice C a esta parte del informe; y
- b) la Secretaría presente a las siguientes Reuniones de Directores de Aviación Civil de las Regiones CAR y SAM el requerimiento para la selección y compromiso de parte de los Estados para ser miembros del (CRPP).

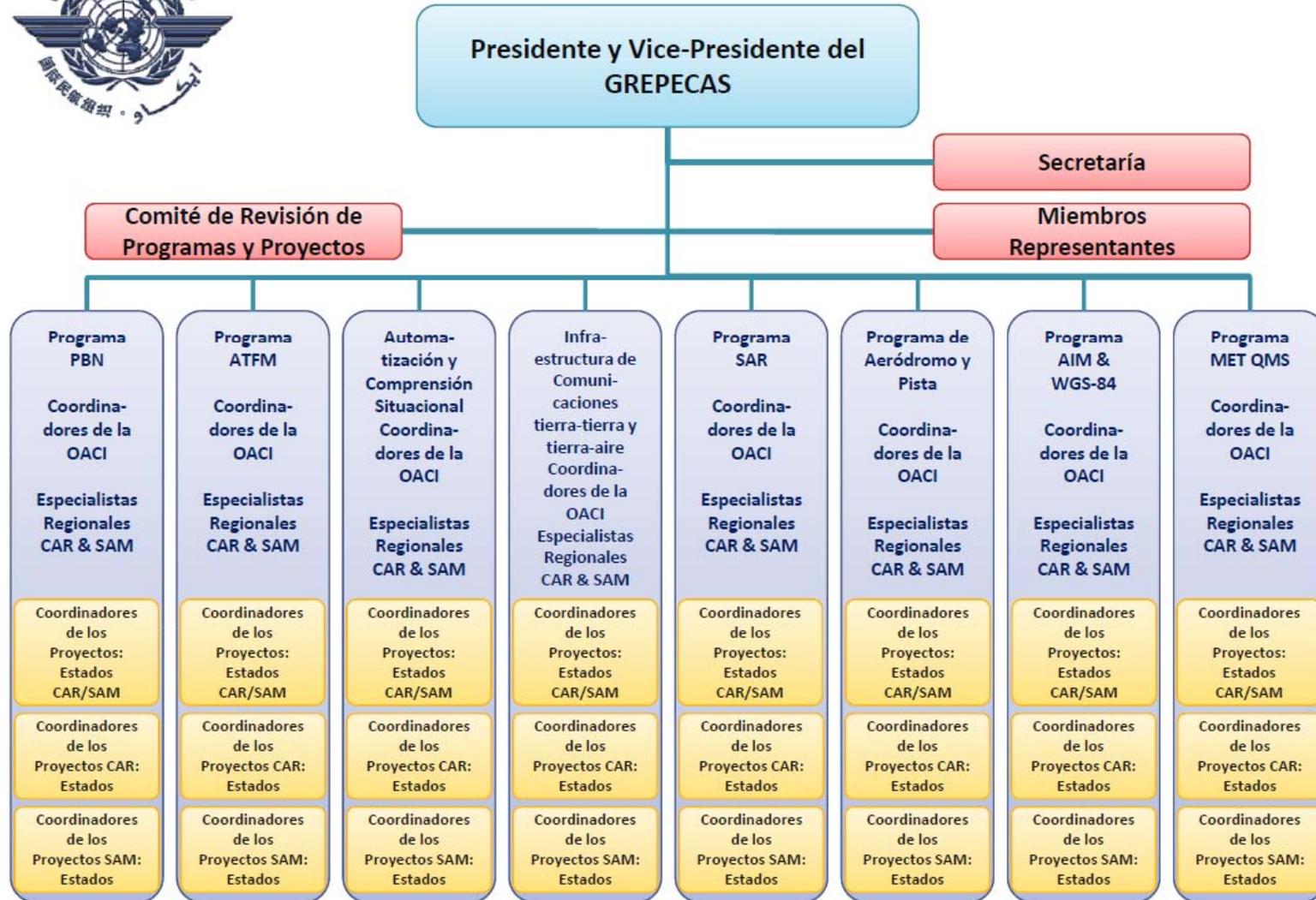
5.17 La Reunión reconoció plenamente que el avance y los resultados del trabajo del GREPECAS dependían de que los Estados aporten los recursos necesarios para los proyectos del GREPECAS en la forma de coordinadores y expertos de proyecto y que proporcionen a las personas asignadas el tiempo (liberación de sus actividades normales) y el presupuesto necesarios para permitir su participación en las actividades, a fin de lograr los resultados esperados, de acuerdo a lo comprometido. Por lo tanto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 16/49**CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS A LOS RECURSOS DEL GREPECAS**

Que los Estados, dentro de sus posibilidades, contribuyan los recursos necesarios a los proyectos del GREPECAS en forma de coordinadores y expertos de proyecto y que proporcionen a los individuos asignados la adjudicación de tiempo adecuado, liberación de sus tareas normales y apoyo financiero para facilitar su participación en las actividades para lograr los resultados esperados, de acuerdo a lo comprometido.



Nueva organización del GREPECAS



APÉNDICE B

PROPUESTA DE TÉRMINOS DE REFERENCIA REVISADOS DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CARIBE Y SUDAMÉRICA (GREPECAS)

1. Membresía

Todos los Estados contratantes de la OACI que son proveedores de servicios en una región de navegación aérea y forman parte del ANP de dicha región, deberían estar incluidos en la composición del PIRG de dicha región. Además, los Estados usuarios tienen derecho a participar en cualquier otra reunión de los PIRG sin poseer la calidad de miembro. Las organizaciones internacionales reconocidas por el Consejo podrán ser invitadas, según sea necesario, a asistir a las reuniones de los PIRG en calidad de observadores.

2. Los Términos de Referencia del Grupo son:

- a) el desarrollo continuo y coherente del Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM y otros documentos regionales pertinentes, de una manera armonizada con las regiones adyacentes, de acuerdo con las SARP de la OACI y en base a los requisitos mundiales;
- b) facilitar la implantación de los sistemas y servicios de navegación aérea identificados en el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, dando la debida prioridad a la seguridad operacional;
- c) la identificación y solución de las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea; y
- d) la coordinación con RASG-PA sobre asuntos de seguridad operacional.

3. A fin de dar cumplimiento a los Términos de Referencia, el Grupo deberá:

- a) examinar y, de ser el caso, proponer las fechas para la implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos que garanticen el desarrollo coordinado del sistema de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM;
- b) ayudar a las Oficinas Regionales de la OACI que brindan servicios en las Regiones CAR y SAM en su tarea de fomentar la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;
- c) de conformidad con el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), asegurar el monitoreo de la performance de los sistemas, según fuera necesario, identificar las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea, especialmente dentro del contexto de la seguridad operacional y proponer acciones correctivas;
- d) garantizar el desarrollo e implantación por parte de los Estados de un plan de acción para resolver las deficiencias identificadas, donde fuera necesario;
- e) elaborar propuestas de enmienda para actualizar el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM según fuera requerido para satisfacer cualquier cambio en los requerimientos, eliminando así la necesidad de tener reuniones regulares de navegación aérea a nivel regional;
- f) monitorear la implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, donde fuera necesario, garantizar la armonización interregional, tomando en cuenta los análisis de costo-beneficio, la elaboración de los estudios económicos, los beneficios ambientales y las cuestiones financieras;

- g) analizar los temas relacionados con la planificación e instrucción de los recursos humanos, y asegurarse que las capacidades de desarrollo de los recursos humanos en la región sean compatibles con el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;
- h) revisar la Declaración de Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación y recomendar a la Comisión de Aeronavegación los cambios que pudieran ser necesarios en los mismos a la luz de los acontecimientos;
- i) invitar a instituciones financieras, según fuera necesario y en el momento que lo considere apropiado durante del proceso de planificación, para que participen en este trabajo como fuentes de consulta;
- j) asegurar una estrecha cooperación con las organizaciones pertinentes y el Estado a fin de optimizar el uso de los conocimientos técnicos y recursos disponibles;
- k) llevar a cabo las actividades arriba indicadas de la manera más eficiente posible, con un mínimo de formalidad y documentación, y convocar a reuniones del GREPECAS solamente cuando el Secretario y el/la Presidente, a través del Grupo de Coordinación de Administración (ACG), estén convenidos que es necesario; y
- l) coordinar con el RASG-PA.

APÉNDICE C

TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTOS PARA EL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL GREPECAS

1. Membresía

El Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS está integrado por el Presidente, el Vice-Presidente, el Secretario y el Co-Secretario del GREPECAS, 8 Estados de la Región CAR y 8 Estados de la Región SAM (a ser identificados por los Directores de Aviación Civil de los Estados en una fecha posterior). Otros miembros del GREPECAS pueden participar en reuniones si el orden del día incluye algún tema de interés. Las Organizaciones Internacionales enlistadas en el Manual de Procedimientos del GREPECAS, y los Estados afectados de otras Regiones serán invitados a participar en las reuniones como Observadores cuando sea relevante para el orden del día.

2. Los Términos de Referencia del Grupo son:

- a) coordinar y armonizar los asuntos administrativos del GREPECAS e intervenir en el desarrollo de tareas relativas a su manejo interno y la programación de eventos;
- b) revisar y aprobar la planificación, progreso y ejecución de los programas y proyectos para que estén alineados con los términos de referencia del GREPECAS, con los objetivos estratégicos y el plan mundial de la OACI;
- c) hacer seguimiento a las deficiencias de la seguridad operacional que impliquen un alto riesgo y tomar acciones para promover su resolución.

3. A fin de dar cumplimiento a los Términos de Referencia, el Comité deberá:

- a) revisar y proponer enmiendas al Manual de Procedimientos del GREPECAS, según sea requerido;
- b) revisar la metodología de trabajo del GREPECAS y proponer acciones específicas para mejorar su desempeño;
- c) dar seguimiento continuo a los programas y proyectos y, de ser necesario, intervenir en el desarrollo de los proyectos para garantizar los resultados de acuerdo con los cronogramas aprobados;
- d) preparar los informes sobre las actividades del CRPP y sobre el avance y los resultados de los programas y proyectos para cada reunión del GREPECAS, así como los informes anuales del GREPECAS entre las reuniones del GREPECAS;
- e) preparar el Orden del Día provisional para las reuniones del GREPECAS; y
- f) en casos de deficiencias de la seguridad operacional que impliquen un alto riesgo, solicitar a la oficina regional de la OACI respectiva que notifique a la Comisión de Navegación Aérea.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:****Otros asuntos**

Bajo esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio y de información:

- NE/24 (Rev.), NE/30 Rev. (Colombia)
- IP/20 (IATA)

6.1 Al discutir la NE/24 - *El rol de la aviación civil en los desastres naturales*, relacionada con los desastres naturales catastróficos ocurridos recientemente en Chile, Haití y Japón y el rol importante que desempeña la aviación civil en el salvamento y transporte de personal y suministros a las áreas afectadas, la Reunión recordó que el modelo de Planes de Contingencia ATS, aprobado por la Conclusión 13/68 del GREPECAS, contiene muchos de los elementos que pueden ser aplicados para una coordinación inicial de los desastres naturales. La Secretaria informó que con base en la Conclusión 14/50 del GREPECAS, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI mantienen un catálogo con los planes de contingencia ATS de todas las FIR en las Regiones CAR/SAM.

6.2 En este contexto, la Reunión concordó en la necesidad de mantener actualizada la información de los Puntos de Contacto (POC) y medios de comunicación requeridos por los Planes de contingencia ATS para la coordinación inmediata de vuelos de ayuda humanitaria y de Búsqueda y Salvamento (SAR) cuando sea necesario. Los acuerdos SAR también deberían ser actualizados acorde con los requisitos del Anexo 12.

6.3 Asimismo, la Secretaria tomó nota de los procedimientos de coordinación para los eventos de huracanes y ceniza volcánica disponibles en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI para las unidades ACC y ATFM de las Regiones CAR/SAM.

6.4 La Reunión reconoció que por la gran variedad de eventos naturales y sus consecuencias, así como el rol de la aviación para apoyar las operaciones de ayuda humanitaria, también es necesario que la OACI revise y enmiende el material relacionado con el Anexo 11 a fin de que los Estados puedan desarrollar y coordinar oportunamente los planes de respuesta inmediata durante los desastres naturales.

6.5 La Reunión tomó nota de la NE/30 sobre el uso de la aviación general para actividades ilícitas y de los grandes esfuerzos que está adelantando Colombia contra el uso de la aviación general por el narcotráfico y estuvo de acuerdo en que este asunto debía ser referido a la próxima reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG), a realizarse en Asunción, Paraguay, del 25 al 27 de mayo de 2011.

6.6 Finalmente, la Secretaría informó a la Reunión sobre la celebración del “Simposio sobre Industria de Navegación Aérea Mundial” a realizarse en la sede de la OACI en Montreal, Canadá, del 20 al 23 de septiembre de 2011. Para mayor información, visite la página web de la OACI: www.icao.int.

6.7 República Dominicana hizo una presentación para los participantes de la Reunión sobre su Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA).