



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución

CAR/SAM (GREPECAS/16)

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

Cuestión 1 del

Orden del Día:

Seguimiento de los resultados de la reunión GREPECAS/15

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

EXAMEN DE LAS ACCIONES ADOPTADAS POR LA ANC EN RELACION AL INFORME DE LA DECIMOQUINTA REUNION DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACION Y EJECUCION CAR/SAM (GREPECAS/15)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta las acciones adoptadas por la Comisión de Aeronavegación en relación al informe de la décimo quinta reunión del GREPECAS.

La acción por parte del GREPECAS/16 aparece en el párrafo 4.

1. INTRODUCCION

1.1 Luego de cada reunión del GREPECAS, el informe es revisado primero por el grupo de trabajo de la Comisión de Aeronavegación (ANC), luego por la misma ANC y, finalmente, por el Consejo. Durante estas revisiones, la ANC y el Consejo toman nota del informe, hacen comentarios al respecto, y brindan al GREPECAS la orientación pertinente. Asimismo, la ANC y el Consejo pueden tomar acciones específicas en relación a ciertas conclusiones ahí contenidas, ya que el seguimiento a algunas conclusiones podría requerir la aprobación por parte de la ANC o el Consejo. Así, las acciones de seguimiento por parte de la Secretaría de la OACI en relación a las conclusiones y decisiones del GREPECAS están guiadas por el resultado de las acciones arriba descritas por parte de la ANC y del Consejo.

1.2 Esta nota de estudio informa al GREPECAS acerca de los resultados de la Comisión en relación al informe de la Reunión GREPECAS/15, realizada en Río de Janeiro, Brasil, del 13 al 17 de octubre de 2008. El Apéndice A de esta nota de estudio presenta el resumen ejecutivo de los resultados de la reunión

GREPECAS/15. El análisis de las conclusiones y decisiones aparece en el Apéndice B. Las acciones por parte de la Comisión en relación a determinadas conclusiones y decisiones aparecen descritas en el Apéndice C, el cual ha sido formateado de manera que relacione las conclusiones con los Objetivos Estratégicos de la Organización.

2. ACCIONES POR PARTE DE LA ANC EN RELACION AL INFORME DEL GREPECAS/15

2.1 La Comisión remitió el informe del GREPECAS/15 a su Grupo de Trabajo de Revisión y Planificación Estratégicas (WG/SRP). La revisión se llevó a cabo el 27 de febrero de 2009, luego de la cual la Comisión misma examinó el informe del GREPECAS/15 el 13 de junio de 2009. En el caso del informe del GREPECAS/15, debido a que no había temas específicos que requerían una acción por parte del Consejo, dicho informe no fue presentado al Consejo. A continuación, se presenta algunos puntos resaltantes de la revisión realizada por la Comisión.

2.1.1 Actividades inter- e intra-regionales (Cuestión 2.1 del Orden del Día)

2.1.1.1 *Marco de referencia de la performance:* En relación a la Conclusión 15/1 sobre la adopción de marcos de referencia de la performance a nivel tanto regional como nacional, la Comisión acogió con beneplácito el enfoque y confirmó la necesidad que el GREPECAS tomara en cuenta las expectativas de los usuarios al desarrollar los formularios del marco de referencia de la performance.

2.1.1.2 *Ampliación de las fechas de aplicación para el suministro de eTod:* En relación a la Conclusión 15/2 en la que se solicita a la OACI revisar las fechas de aplicación del suministro de datos electrónicos sobre terreno y obstáculos (eTod), la Comisión observó que el tema ya estaba siendo abordado por la Secretaría, y que una decisión sería adoptada pronto por ésta y por el Consejo.

2.1.2 Meteorología aeronáutica (Cuestión 3.3 del Orden del Día)

2.1.2.1 *Implantación del WAFS:* Durante la discusión de la implantación del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) en las Regiones CAR/SAM, la Comisión coincidió con el GREPECAS en el sentido que, a fin de promover el uso apropiado de los nuevos pronósticos de engelamiento, turbulencia y nubes convectivas en clave GRIB, era necesario llevar a cabo seminarios regionales de instrucción y elaborar textos de orientación apropiados que estuvieran a disposición de los usuarios del WAFS. En consecuencia, la Comisión apoyó la Conclusión 15/5 y pidió al Secretario General que solicitara al Estado proveedor del WAFS Washington, en coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM), que organice el citado taller en 2010.

2.1.2.2 *Implantación del SIGMET:* En relación a los problemas asociados con la implantación del SIGMET que aún persisten en muchas Regiones, la Comisión coincidió con el GREPECAS (ver la Conclusión 15/14) y solicitó al Secretario General organizar la instrucción requerida, en coordinación con la OMM y los Estados proveedores de los VAAC de Washington y Buenos Aires.

2.1.2.3 *Armonización de la información contenida en los Doc 7910 y 8733, Plan Regional de Navegación Aérea, Volumen II, FASID, Tabla AOP 1:* Tomando en cuenta que, en el futuro, se desarrollaría una base de datos mundial para la Tabla AOP y que, una vez operativa, la base de datos MET también sería actualizada en base a dicha tabla, la Comisión estuvo de acuerdo con lo solicitado en

la Decisión 15/16 y solicitó a la Secretaría armonizar el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen II, FASID, Tabla AOP 1 con la información contenida en el Doc 7910 – *Indicadores de Lugar*.

2.1.3 **Operaciones y Planificación de Aeródromos (Cuestión 3.4 del Orden del Día)**

2.1.3.1 *Examen del Anexo 14:* La Comisión tomó nota que el GREPECAS había solicitado a la OACI que revisara el Anexo 14 — *Aeródromos* a fin de insertar un texto suplementario en el Volumen I — *Diseño y Operaciones de Aeródromo*, párrafo 3.5, que permita la aplicación especial de distancias declaradas a ser utilizadas en longitudes de pista con áreas pavimentadas excedentes, a fin de obtener áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) (ver la Conclusión 15/20); identificar cuáles de los pares de señales de distancia codificados de la zona de toma de contacto deberían ser eliminados cuando la distancia de aterrizaje disponible o la distancia entre umbrales es inferior a 2.400 m (ver la Conclusión 15/24); y armonizar el texto de las versiones en inglés y español en el párrafo 5.2.5.4 del Anexo 14, Volumen I (ver la Conclusión 15/25). Confirmando la solicitud, la Comisión solicitó al Secretario General incluir estas tareas en el programa de trabajo de la Secretaría.

2.1.4 **Gestión de información aeronáutica (Cuestión 3.5 del Orden del Día)**

2.1.4.1 *Seminario sobre la transición AIM:* La Comisión tomó nota de la solicitud del GREPECAS (ver la Conclusión 15/26) en cuanto a la celebración de, por lo menos, dos seminarios y/o talleres sobre temas relacionados con la transición AIM, para los Estados de las Regiones CAR/SAM, y aconsejó esperar a que la Secretaría concluya la elaboración de la hoja de ruta. La Comisión solicitó a la Secretaría considerar la realización de seminarios sobre la transición AIM en un momento apropiado, utilizando el mecanismo de cooperación técnica.

2.1.5 **Gestión del tránsito aéreo (Cuestión 3.6 del Orden del Día)**

2.1.5.1 *Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI:* La Comisión felicitó al GREPECAS por haber tenido la iniciativa de desarrollar una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM y disposiciones relacionadas con los mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (ver la Conclusión 15/35). Reconociendo que muchas de las Regiones están migrando al nuevo plan de vuelo de la OACI a diferente ritmo, la Comisión reiteró la necesidad de una coordinación a nivel mundial por parte de la Sede de la OACI con el fin de garantizar una transición sin problemas a nivel regional y nacional.

2.1.5.2 *Prevención de errores en el ciclo de coordinación entre ACC adyacentes:* La Comisión tomó nota de los esfuerzos que estaban realizando las Regiones CAR/SAM para reducir los errores en el ciclo de coordinación entre centros de control de área (ACC) adyacentes (ver la Conclusión 15/36) y apoyó la idea de acciones correctivas, tales como la implantación de las comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC). La Comisión acordó que la OACI debería dar todo el apoyo necesario a los Estados en las Regiones para la implantación de las medidas correctivas.

2.1.5.3 *Revisión de la metodología utilizada para evaluar la seguridad operacional post RVSM:* La Comisión reconoció que los errores de coordinación eran el principal factor de riesgo de colisión en las Regiones, sin limitarse al espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) o a un resultado de la implantación de la RVSM. No obstante, la Comisión resaltó que el análisis del riesgo de colisión deberá considerar al sistema ATM en su totalidad. Asimismo, debido a que este aspecto ya había sido tomado en cuenta en la discusión sobre la metodología de evaluación de la seguridad

operacional durante la última Reunión Regional de Coordinación de Agencias de Monitoreo, no se apoyó el retiro de los errores M y N del análisis de la seguridad operacional. En consecuencia, la Comisión no concordó con la opinión del GREPECAS en la Conclusión 15/37 y reiteró el pedido al Secretario General de tomar en cuenta todos los tipos de errores en el espacio aéreo RVSM, incluyendo los M y N, durante la evaluación del riesgo.

2.1.5.4 *Procedimientos de desplazamiento lateral estratégico (SLOP)*: Reconociendo que los SLOP pueden permitir mejoras en la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM, la Comisión coincidió con lo propuesto en la Conclusión 15/39 y solicitó pedir al Secretario General tomar las medidas necesarias para aplicar los SLOP en áreas donde la separación entre rutas es de por lo menos 30 NM.

2.1.6 **Comunicaciones/navegación/vigilancia (Cuestión 3.6 del Orden del Día)**

2.1.6.1 *Planificación del ABAS*: La Comisión coincidió con la solicitud del GREPECAS en la Conclusión 15/41 y pidió a la Secretaría enmendar el formato del Plan Regional de Navegación Aérea, FASID, Tabla CNS 3, agregando una nueva columna bajo los requisitos GNSS, a fin de reflejar la planificación de los requisitos del sistema de aumentación basado en la aeronave (ABAS).

2.1.6.2 *Protección del espectro de frecuencias aeronáuticas*: En relación al tema de la protección del espectro de frecuencias aeronáuticas, la Comisión reconoció el constante aporte de las Regiones CAR/SAM al tratamiento de este tema en una serie de foros, como la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL) y la Organización de Estados Americanos (OEA), así como en reuniones regionales preparatorias. En este sentido, la Comisión tomó nota de la Conclusión 15/46 en relación a los preparativos para la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones – 2011 (CMR-2011) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y solicitó al Secretario General instar a los Estados a que sigan participando, a distintos niveles, en los distintos foros, a fin de apoyar la posición de la OACI.

3. **ACCIONES DE SEGUIMIENTO AL INFORME DEL GREPECAS/15 POR PARTE DE LA SECRETARIA**

3.1 El informe de la Secretaría sobre las acciones de seguimiento al informe del GREPECAS/15 será presentado al GREPECAS/16 en notas de estudio separadas.

4. **ACCION SUGERIDA**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de las acciones adoptadas por la Comisión de Aeronavegación en relación al informe del GREPECAS/15, tal como aparecen descritas en esta nota de estudio, en particular su Apéndice C; e
- b) incluir las acciones de seguimiento en el programa de trabajo del GREPECAS.

APENDICE A

**RESULTADO DE LA DECIMO QUINTA REUNION DEL GRUPO REGIONAL DE
PLANIFICACION Y EJECUCION CAR/SAM (GREPECAS/15)**

Río de Janeiro, Brasil, 13 al 17 de octubre de 2008

RESUMEN EJECUTIVO

1. Se adoptó un marco de referencia de la performance a nivel regional, basado en el material de orientación de la OACI y alineado con el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional Mundial ATM.
2. Se invitó a los Estados a desarrollar planes nacionales basados en la performance, en base al material de orientación de la OACI y alineados con los objetivos regionales de performance, el plan regional de navegación aérea y el Concepto Operacional Mundial ATM.
3. Se reconoció la necesidad de que los Estados establezcan un programa de trabajo nacional tan pronto la OACI concluya el desarrollo de la estrategia mundial/hoja de ruta para la transición del AIS al AIM en el año 2009.
4. Se solicitó a la OACI ampliar las fechas de aplicación de los requisitos e-TOD para las Areas 1 y 4 hasta el año 2010 y, para las Areas 2 y 3, hasta el año 2013.
5. Los Estados deberán tomar acciones con respecto al plan de transición para la implantación del formulario en clave GRIB 2.
6. Se solicitó a la OACI incluir un texto nuevo en el Anexo 14 para permitir la aplicación especial de distancias declaradas a ser utilizadas en las longitudes de pista con áreas pavimentadas excedentes, a fin de obtener áreas de seguridad de extremo de pista.
7. La OACI identificará qué pares de señales de distancia de la zona de toma de contacto deberían ser eliminados cuando la distancia de aterrizaje disponible o la distancia entre umbrales sea inferior a 2400m.
8. Los Estados adoptaron la primera versión del “Proyecto de Estrategia para la Transición al AIM”.
9. Se instó a los Estados a notificar acerca de la total implantación del sistema AIRAC a más tardar el 31 de julio de 2009.
10. Los Estados iniciarán la implantación de planes para el nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI.
11. Los Estados tomarán medidas para reducir los errores operacionales en el ciclo de coordinación ATC entre ACC adyacentes.
12. La OACI revisará la metodología utilizada para evaluar la seguridad operacional *post* implantación de la RVSM.

13. Los Estados elaborarán sus planes nacionales de implantación PBN a más tardar en diciembre de 2009.
14. La OACI iniciará una enmienda al Doc 7030 para la aplicación de los SLOP en áreas donde la separación entre rutas sea de, por lo menos, 30 NM y no exista cobertura de sistemas de vigilancia ATS.
15. La OACI enmendará el formato de la Tabla CNS 3 del FASID, agregando una nueva columna bajo los requisitos GNSS, a fin de reflejar la planificación de los requisitos del ABAS.
16. Se adoptó los términos de referencia revisados del GREPECAS, y se acordó incluirlos en el Manual de Procedimientos del GREPECAS.

APENDICE B

DECIMOQUINTA REUNION DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACION Y EJECUCION CAR/SAM (GREPECAS/15)

CONCLUSIONES/DECISIONES

ANALISIS

1. La Reunión GREPECAS/15 generó un total de 54 productos, que incluyen 43 Conclusiones y 11 Decisiones. Estos 54 productos pueden clasificarse en dos niveles de acción. El primer nivel (43 productos), conocido como “planes de implantación”, requiere de una acción por parte de la Sede, la Oficina Regional, los Estados y el mismo GREPECAS, y da como resultado actividades en apoyo de la implantación de los sistemas de navegación aérea. El segundo nivel (11 productos; ver las Conclusiones 15/2, 15/5, 15/14, 15/16, 15/20, 15/24, 15/25, 15/26, 15/37, 15/39 y 15/41), conocido como “brechas de implantación”, requiere de una acción específica por parte de la Sede, y da como resultado actividades que involucran el desarrollo ulterior de disposiciones y material de orientación requeridos. Los formularios para la emisión de estas “brechas de implantación”, los cuales fueron elaborados y presentados por la Oficina Regional, están disponibles en el portal de la ANC.
 2. De los 54 productos, se ha sugerido que 22 (incluyendo 11 brechas de implantación) sean sometidas a una revisión específica por parte de la ANC, y aparecen detallados en el Apéndice C de esta nota de estudio. Los criterios de selección para los 22 productos a ser revisados por la ANC reflejan, entre otras cosas, temas clave de implantación a nivel regional, pedidos de una armonización inter-regional, referencias a programas mundiales de la OACI, o solicitudes de una acción específica por parte de la Sede de la OACI.
 3. Con respecto a las conclusiones y decisiones de la reunión que no están reflejadas en el Plan de Acción, el Secretario General adoptará acciones de seguimiento de conformidad con la práctica establecida. Cada punto en el Plan de Acción está ligado a los Objetivos Estratégicos de la Organización existentes al momento de la reunión.
-

APÉNDICE C – Rev.

Implementation of select conclusions/decisions of GREPECAS/15 Meeting — Action Plan

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
<p align="center">C 15/1</p> <p align="center">D</p>	<p>DESARROLLO DE PLANES REGIONALES Y NACIONALES BASADOS EN LA PERFORMANCE</p>	<p>Que,</p> <p>a) el GREPECAS desarrolle un plan regional basado en la performance, de conformidad con el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional ATM Mundial. Este plan debería incluir la identificación de los objetivos regionales de performance y formularios del marco de performance a ser completados para todas las áreas de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AIM, MET y AGA/AOP; y</p>	<p>Subgrupos CNS/ATM, AIM, AERMET y AGA/AOP</p>	<p>Plan Regional AN basado en la Performance</p>	<p>Tomó nota y solicitó al GREPECAS y a los Estados que tengan en cuenta las expectativas del usuario en el desarrollo de los formularios del marco de la performance</p>	<p>Marzo 2010</p>
		<p>b) los Estados, Territorios y Organismos Internacionales desarrollen planes nacionales basados en la performance, teniendo en consideración las necesidades de los usuarios, de conformidad con los objetivos regionales de performance incluidos en el Plan Regional de Navegación Aérea. Estos planes nacionales deberían incluir la identificación de los objetivos nacionales de performance y los formularios del marco de performance a ser completados para todas las áreas de navegación aérea, tales como ATM, CNS, AIM, MET y AGA/AOP.</p>	<p>Estados/Territorios y organizaciones internacionales</p>	<p>Planes Nacionales AN basados en la Performance</p>		<p>Diciembre 2010</p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/2 D	EXTENSIÓN DE LAS FECHAS DE APLICACIÓN PARA LAS DISPOSICIONES DEL E-TOD	Que la OACI considere extender las fechas de aplicación para cumplir con los requisitos e-TOD como sigue: a) Áreas 1 y 4 para 2010; y b) Áreas 2 y 3 para 2013.	Oficina Regional de la OACI, Lima Sede de la OACI ANB/MET/ AIM	Formulario de emisión enviado a la Sede Fechas de aplicación revisadas	Tomó nota que este tema ya estaba siendo atendido por la Secretaría y que la Comisión y el Consejo tomarían una decisión pronto.	Finalizada Finalizada
C 15/5 A	ENTRENAMIENTO PARA LOS ESTADOS CAR/SAM RELACIONADO CON LOS DETALLES Y USO DE LOS NUEVOS PRONÓSTICOS DEL WAFS DE NUBES CONVECTIVAS, ENGELAMIENTO Y TURBULENCIA DERIVADOS DE LOS DATOS EN FORMATO GRIB 2	Que se invite al WAFS de Washington para que en coordinación con la OMM: a) empezando en el año 2010 ó 2011, suministre capacitación a través del computador sobre las aplicaciones y uso de los nuevos pronósticos emitidos por los Estados Proveedores del WAFS; b) asista a los Estados, según lo requieran, en inglés; y c) evalúe la posibilidad de proporcionar capacitación futura en la operación y utilización de los nuevos productos del WAFS en inglés y español.	Oficina Regional de la OACI, Lima Sede de la OACI ANB/MET/ AIM	Formulario de emisión enviado a la Sede Programa y seminarios de instrucción basados en computadora, de ser necesario.	Apoyó la conclusión y solicitó al Secretario General convocar al Estado Proveedor del WAFS de Washington para que, en coordinación con la OMM, organice el seminario requerido en el 2010.	Finalizada Septiembre 2012

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/14 A	SEMINARIO/TALLER SOBRE INFORMACIÓN SIGMET	Que la OACI, en coordinación con la OMM y los Estados Proveedores del VAAC, organice un seminario sobre la preparación, emisión y difusión de la información SIGMET.	Oficina Regional de la OACI, Lima Sede de la OACI ANB/MET/ AIM Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México	Formulario de emisión enviado a la Sede Carta a la OMM Seminario de Instrucción	Concordó con el GREPECAS y solicitó al Secretario General organizar el entrenamiento requerido en coordinación con la OMM y los Estados proveedores del VAAC de Washington y Buenos Aires.	Finalizada Finalizada Diciembre 2009
D 15/16 D	ARMONIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LA TABLA AOP 1 DEL FASID CAR/SAM Y EN EL DOC 7910	Que, con el fin de armonizar la información contenida en el Doc 7910 – Indicadores de lugar y la Tabla AOP 1 del FASID CAR/SAM, las Oficinas NACC y SAM de la OACI, lleven a cabo un examen detallado de la información contenida en los dos documentos y, según corresponda: a) actualice y enmiende la Tabla AOP 1 del FASID CAR/SAM de acuerdo con los procedimientos de enmienda establecidos por la OACI; y b) solicite a la OACI la actualización del Doc 7910.	Oficina Regional de la OACI, Lima Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México Sede de la OACI ANB/MET/ AIM	Formulario de emisión enviado a la Sede Enmienda a la Tabla AOP 1 del FASID Doc 7910 actualizado	Concordó y solicitó al Secretario General que se revise la Tabla AOP CAR/SAM y la información contenida en el Doc 7910 con el fin de armonizar la información contenida en ambos documentos.	Finalizada Diciembre 2009 Septiembre 2011

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
<p>C 15/29</p> <p>D</p>	<p>FECHAS DEL SISTEMA AIRAC</p>	<p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) publiquen una vez al año una AIC que incluya las fechas AIRAC de entrada en vigor del paquete de documentación integrada de información aeronáutica, y que incluya los detalles de aplicación del sistema AIRAC, en apoyo al eficaz uso de dicho sistema así como la importante repercusión que el sistema tiene para la seguridad operacional;</p> <p>b) publiquen, con una anticipación superior a los 56 días de entrada en efectividad, la información aeronáutica que introduzca cambios significativos de gran impacto a los sistemas de navegación aérea; y</p> <p>c) notifiquen a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI la implantación total del sistema AIRAC, a más tardar el 31 de julio de 2009.</p>	<p>Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM</p>	<p>Publicación por los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de la AIC sobre AIRAC</p>	<p>Tomó nota y solicitó al GREPECAS continuar sus esfuerzos para instar a los Estados a que se adhieran a las fechas del sistema AIRAC.</p>	<p>31 Julio 2009</p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/35 D	IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI	<p>Considerando que los Estados deberían adoptar medidas para implantar el nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI, en correspondencia a la Enmienda No. 1 a la 15a. edición de los PANS-ATM (Doc 4444) y a fin de establecer una estrategia regional para facilitar la implantación mundial de dicha enmienda, se resuelve que:</p> <p>a) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, en base al material de orientación a ser elaborado por la OACI, adopten las medidas necesarias para prepararse para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo; y</p> <p>b) el Subgrupo establezca un órgano auxiliar para que elabore una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM y las disposiciones asociadas con los mensajes ATS.</p>	GREPECAS	Estrategia regional Transición al nuevo modelo de Plan de Vuelo	Reconociendo que muchas regiones están progresando en diferente medida para la migración al nuevo plan de vuelo de la OACI, la Comisión reiteró la necesidad de una coordinación global por parte de la Sede de la OACI para asegurar la transición sin problemas a nivel regional y nacional.	Diciembre 2009 Marzo 2012

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/36 D	MEDIDAS PARA REDUCIR LOS ERRORES OPERACIONALES EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC ENTRE ACC ADYACENTES	<p>Que tomando en cuenta el impacto que tiene en la seguridad de las operaciones aéreas los errores operacionales en el ciclo de coordinaciones ATC entre ACC adyacentes:</p> <p>a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM apliquen con carácter urgente, entre otras medidas, el programa de prevención de errores en el ciclo de coordinación entre ACCS adyacentes que figura en el Apéndice F a esta parte del Informe, a fin de reducir las LHD ocasionadas por errores en los mensajes de coordinación de tránsito entre dependencias ATC para alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional;</p> <p>b) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM implanten en forma gradual la interfase para intercambio de datos entre dependencias ATC (AIDC); y</p> <p>c) la OACI coordine, preste asistencia y haga un seguimiento a la implantación de dichas medidas correctivas.</p>	Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM	<p>Programa de prevención de errores en el ciclo de coordinación entre ACCS adyacentes</p> <p>Implantar el AIDC</p>	Tomó nota y apoyó la idea de acciones correctivas tales como la implantación del AIDC. Asimismo, acordó que la OACI debería proporcionar todo el apoyo necesario a los Estados en las regiones para implantar las medidas correctivas.	Marzo 2010 En proceso

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/37 D	REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA PARA LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD	Que la OACI revise la metodología utilizada para llevar a cabo la evaluación de la seguridad operacional tras la implantación de la RVSM, considerando que el hecho que los errores tipo M y N identificados y utilizados para realizar dicha evaluación pueden no estar relacionados con implantación de la RVSM.	Oficina Regional de la OACI, Lima Sede de la OACI ANB/ATM	Formulario de emisión enviado a la Sede Nueva metodología para evaluar los errores M y N de LHDs.	No estuvo de acuerdo con el punto de vista del GREPECAS y reiteró que la evaluación de la seguridad debería tomar en cuenta todo tipo de errores en el espacio aéreo RVSM, incluyendo los M y N durante la evaluación del riesgo.	Finalizada No aplicable ya que no hubo acuerdo.
C 15/38 A	PLANES NACIONALES DE IMPLANTACIÓN PBN	Que a fin de iniciar la implantación PBN y en conformidad con la Resolución 36/23, los Estados/Territorios CAR/SAM: a) desarrollen sus planes nacionales de implantación PBN para diciembre de 2009 y presentarlos a las Oficinas Regionales correspondientes; b) consideren utilizar los modelos de planes de acción PBN que figuran en el Apéndice G a esta parte del Informe; y c) designen un Punto de Contacto que coordinará las actividades de implantación PBN en cada Estado/Territorio.	Estados	Plan Nacional de Implantación PBN	Tomó nota.	Diciembre 2009

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/39 D	ADOPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE DESPLAZAMIENTO LATERAL ESTRATÉGICO (SLOP)	<p>Que, reconociendo que los Procedimientos de Desplazamientos Laterales Estratégicos (SLOP) pueden aportar mejoras a la seguridad operacional en las Regiones CAR/SAM, la OACI tome las acciones adecuadas para iniciar la enmienda al Doc 7030, basado en los PANS ATM (Doc 4444), para la aplicación de los SLOP en áreas donde la separación de ruta sea por lo menos de 30 NM y sin cobertura de sistemas de vigilancia ATS (por ejm. radar, ADS-B).</p>	<p>Oficina Regional de la OACI, Lima</p> <p>Oficina Regional de la OACI, Lima</p> <p>Sede de la OACI ANB/ATM</p>	<p>Formulario de emisión enviado a la Sede</p> <p>Enmienda al Doc 7030 con relación a la Aplicación de los SLOP en áreas donde la separación de ruta sea por lo menos de 30 NM</p>	<p>Concordó con la propuesta y solicitó al Secretario General que tome las medidas necesarias para la aplicación de los SLOP en áreas donde la separación de ruta sea por lo menos de 30 NM</p>	<p>Finalizada</p> <p>Reemplazada por la Enmienda 2 del PANS-ATM (Noviembre 2009)</p>
C 15/40 D	SEMINARIO/ TALLER SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE ENLACES DE DATOS AIRE-TIERRA Y SUS APLICACIONES	<p>Para apoyar el estudio del plan de ensayo para transmisión de enlace de datos aire tierra y las funcionalidades o aplicaciones implementadas a través de estos enlaces, se insta a la OACI a planificar la realización de un Seminario/Taller a este respecto para el último trimestre del 2009.</p>	<p>Oficinas Regionales de la OACI, Lima y Mexico</p>	<p>Programa de Seminario finalizado y fecha establecida para su realización</p>	<p>Tomó nota y solicitó a la Secretaría que lleve a cabo estos talleres a nivel mundial.</p>	<p>Noviembre 2009</p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/41 D	ENMIENDA AL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA – TABLA CNS/3 DEL FASID	Que, la OACI considere enmendar el formato del Plan Regional de Navegación Aérea Tabla CNS 3 del FASID con la adición de una nueva columna bajo el requerimiento de GNSS, cuyo contenido reflejaría la planificación de requerimientos ABAS, tal y como se presenta en el Apéndice N a esta parte del Informe.	Oficina Regional de la OACI, Lima Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México Sede de la OACI ANB/CNS/AIRS	Formulario de emisión enviado a la Sede Envío de la propuesta a la Sede Enmienda aprobada	Concordó con el GREPECAS y solicitó a la Secretaría que enmienda el formato del Plan de Navegación Aérea, FASID, Tabla CNS 3, según corresponda.	Finalizada Octubre 2009 Finalizada

C-11

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
<p>C 15/43</p> <p>D</p>	<p>APOYO AL PROYECTO RLA/03/902 - SACCSA</p>	<p>Teniendo en cuenta que,</p> <ul style="list-style-type: none"> • la Fase III de SACCSA podría brindar elementos definitivos para la toma de decisiones por parte de las Regiones CAR/SAM, respecto a la implementación de un SBAS propio; • los estudios de la ionosfera propuestos son de relevante importancia para el conocimiento y caracterización del comportamiento real, y por consiguiente, para la implementación/planificación de la solución GNSS; • se reconoce la importancia de contar con la voluntad de los Estados de las regiones CAR/SAM, en cuanto a su incorporación y participación en la Fase III del RLA/03/902 SACCSA para la eficiente culminación del Proyecto; <p>Se solicita a la OACI que a través de las Oficinas Regionales circule cuanto antes, una carta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, solicitando que hasta el 31 de Diciembre de 2008, informen su interés o no en relación a participar en el Fase III del Proyecto RLA/03/902 - SACCSA a fin de conocer los interesados en ejecutar dicha Fase III y poder tomar una decisión al respecto.</p>	<p>Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México</p>	<p>Información sobre la participación de Estados/ Territorios y Organizaciones internacionales en la participación en el Fase III del Proyecto RLA/03/902 SACCSA</p>	<p>Tomó nota</p>	<p>Junio 2009</p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
<p>C 15/46</p> <p>D</p>	<p>ACCIONES REGIONALES CAR/SAM PARA LA PREPARACIÓN Y APOYO A LA POSTURA DE LA OACI PARA LA CMR-11</p>	<p>Que los Estados y organizaciones internacionales de las Regiones CAR/SAM, con vista a la preparación y apoyo a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones – 2011 (CMR-11) de la UIT, deberían:</p> <p>a) proporcionar apoyo y seguimiento a los trabajos de la OACI sobre la preparación y actualización de la postura de la OACI para la CMR-11;</p> <p>b) nominar a un punto focal o a una persona de contacto con la OACI y con la autoridad nacional de gestión del espectro de radiofrecuencias para la coordinación de las cuestiones relacionadas con la CMR-11;</p> <p>c) participar de manera activa en las reuniones de CITELE de la Organización de Estados Americanos (OEA) sobre el trabajo preparatorio para la CMR-11;</p> <p>d) participar de manera activa en las reuniones y seminarios que sean convocados por la OACI para explicar y analizar la postura de esta organización para la CMR-11;</p> <p>e) participar en la CMR-11 de manera activa apoyando la postura de la OACI; y</p> <p>f) recomendar y aplicar otras medidas apropiadas.</p>	<p>Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México</p>	<p>Apoyo por parte de los Estados y Organizaciones internacionales a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones – 2011 (CMR-11) de la UIT a través de informes de progreso</p>	<p>Tomó nota y solicitó al Secretario General que inste a los Estados a continuar participando a varios niveles en los distintos foros para proporcionar apoyo a la posición de la OACI.</p>	<p>En proceso con fecha de finalización Julio 2011</p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
C 15/47 A	ACCIONES ULTERIORES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA CONCLUSIÓN ASB/8/2	<p>A fin de cumplir con la implantación de la Conclusión ASB/8/2, se acordó que:</p> <p>a) inmediatamente después de la Reunión GREPECAS/15, las Oficinas Regionales de la OACI envíen a la IATA e IFALPA la lista de las deficiencias de la navegación aérea con clasificación “U” actualmente disponible en la GANDD;</p> <p>b) los Estados que aún no lo hayan hecho, realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias “U” y presenten los resultados a la Oficina Regional acreditada a más tardar el 5 de enero de 2009;</p> <p>c) la IATA e IFALPA realicen la evaluación de riesgo de las deficiencias “U”, y presenten los resultados a las Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el 1° de marzo de 2009; y</p> <p>d) la OACI lleve a cabo una Reunión especial de la ASB en la Oficina Regional NACC en la Ciudad de México, en abril de 2009, para analizar los resultados del ejercicio realizado.</p>	Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México IATA IFALPA y Estados	Implantación de la Conclusión ASB/8/2	Tomó nota y solicitó al GREPECAS a analizar la lista de deficiencias de navegación aérea y a presentar sus resultados en futuros informes.	Junio 2010

Conc/Dec y Objetivo Estratégico*	Título de la Conclusión/Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Responsabilidad	Producto generado	Acción por parte de la ANC	Fecha de notificación/ finalización
D 15/52 D	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMAS DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS	El GREPECAS aprueba los Términos de Referencia, los Programas de Trabajo y la composición de sus órganos auxiliares, tal como aparecen en los Apéndices B a G a esta parte del Informe.	Oficinas Regionales de la OACI, Lima y México	Manual revisado	Tomó nota	Finalizada

* **Nota:** La OACI ha establecido los siguientes Objetivos Estratégicos para el período 2005-2010:

A: Seguridad operacional – *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil a nivel mundial*

B: Seguridad de la Aviación – *Mejorar la protección de la aviación civil a nivel mundial*

C: Protección Ambiental – *Minimizar los efectos adversos de la aviación civil mundial sobre el medio ambiente*

D: Eficiencia – *Mejorar la eficiencia de las operaciones aeronáuticas*

E: Continuidad – *Mantener la continuidad de las operaciones aeronáuticas*

F: Estado de Derecho – *Fortalecer las leyes que rigen la aviación civil internacional.*

— FIN —