



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**NOTA DE INFORMACIÓN**

C/CAR/DCA/14 — NI/04  
31/03/15

**Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14)**  
Kingston, Jamaica, 11 al 13 de mayo 2015

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Asuntos de Navegación Aérea**

**4.1 Aspectos mundiales y regionales sobre navegación aérea**

**4.1.2 Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM  
(GREPECAS)**

**DECIMOSÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y  
EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS/17)**

(Presentada por Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota de información presenta para su revisión el estado de las Conclusiones y Decisiones validas de la Decimoséptima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17) llevada a cabo en Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe de la 17ª Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/17), Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 21 al 25 de julio de 2014</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Esta nota presenta los resultados de la reunión GREPECAS/17, que adoptó conclusiones validas sobre cuestiones de navegación aérea, entre otros importantes asuntos regionales y mundiales de aviación civil.

1.2 El seguimiento de esas conclusiones, que se relacionan con Centroamérica, se propone a la consideración de esta Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14) e insta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a implantar las conclusiones que se presentan en el **Apéndice A** a esta nota.

### **Estado actual de implantación de las conclusiones y decisiones formuladas en las Reuniones GREPECAS/16, CRPP/1 y CRPP/2**

1.3 La Reunión tomó nota de las dos reuniones del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) que se llevaron a cabo en los años 2011 y 2012.

1.4 La Reunión tomó nota que en CRPP/2, los Estados participantes efectuaron un análisis del estado de implantación de las conclusiones y decisiones del GREPECAS consideradas vigentes por la Reunión CRPP/1, así como las acciones adoptadas por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM y/o la Secretaría de la OACI y se consideró que todas las conclusiones y decisiones pendientes del GREPECAS habían sido finalizadas. El estado actual de estas conclusiones y decisiones figura en el **Apéndice B** a esta nota de información.

1.5 La reunión CRPP/2 analizó también los proyectos de conclusiones y decisiones formuladas por la reunión del CRPP/1 que habían sido circuladas a los Estados por medio del mecanismo expreso del GREPECAS y concluyó que las mismas habían sido finalizadas o invalidadas por el tiempo, eventos, o una acción de la propia reunión CRPP/2. Los resultados de este análisis figuran en el **Apéndice C** a esta nota de información.

1.6 Al analizar los proyectos de conclusiones y decisiones formulados durante la Reunión CRPP/2 y su estado actual de implantación, la Reunión fue de la opinión de que las conclusiones y decisiones vigentes fuesen adoptadas formalmente como conclusiones y decisiones del GREPECAS (Conclusiones 17/1, 17/2 y Decisiones 17/3, 17/4 y 17/5 que aparecen en el Apéndice A a esta nota).

### **Revisión de las actividades de coordinación entre GREPECAS y RASG-PA**

1.7 Se presentó un informe sobre las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamericano (RASG-PA), la aplicación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Anexo 19 a través de varias iniciativas y proyectos de aviación para mejorar la seguridad operacional de la aviación mitigando riesgos y de esa manera reduciendo la tasa de accidentes aéreos mortales en la Región Panamericana.

1.8 La Reunión tomó nota sobre los resultados de la cuarta edición del Informe Anual de Seguridad Operacional (ASR), en la que se concluye las siguientes tres áreas de riesgo en la Región Panamericana: Excursión de Pista (RE), el Impacto contra el Suelo sin Pérdida de Control (CFIT) y la Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I), y recientemente se añadió la Colisión en el Aire (MAC).

### **Actividades de navegación aérea a nivel global, intra regional e interregional**

#### ***Resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) sobre aspectos de navegación aérea y su impacto en la planificación e implantación regional***

1.9 La Reunión tomó nota de los resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre aspectos de navegación aérea, particularmente a las Resoluciones A38-2, A38-6, A38-8, A38-11 y A38-12; y analizó su impacto en las actividades de planificación e implantación en las Regiones CAR/SAM.

### ***Seguimiento al desarrollo de los cuadros de mando regionales de performance***

1.10 La Reunión fue informada de los resultados de la Reunión Mundial de Coordinación (GCM) de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución (PIRG) y los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), realizada el 19 de marzo de 2013 en Montreal, Canadá.

1.11 Asimismo, la Reunión fue informada de las métricas o conjunto de datos iniciales que incluye las prioridades clave globales de navegación aérea a las que se refiere la Resolución A38-2 y tomó nota que el 5 de mayo del 2014 la OACI, para medir el avance en la implantación de los objetivos y prioridades mundiales en cada una de las regiones, publicó los Cuadros de Mando Regionales de Performance (<http://www.icao.int/safety/Pages/Regional-Targets.aspx>).

1.12 Para cumplir con los requerimientos de los cuadros de mando regionales de performance, las Regiones CAR/SAM han trabajado en los indicadores y metas de performance tanto para seguridad operacional como la navegación aérea durante 2013-2014, concluyendo en los compromisos regionales para los indicadores y metas contenidos en la Declaración de Bogotá para la Región SAM y la Declaración de Puerto España para las Regiones NAM/CAR.

### ***Actividades de los Grupos Regionales de Planificación y Ejecución en otras Regiones***

1.13 Al GREPECAS se le informó acerca de las actividades de los PIRG en otras Regiones, incluyendo la revisión de los correspondientes informes de las reuniones de los PIRG efectuada por la Comisión de Aeronavegación (ANC).

1.14 De esta revisión efectuada por la ANC de los informes de las reuniones de los PIRG y de los RASG, se resaltó la necesidad de que la Secretaría en la Sede aplicara un enfoque de coordinación que involucrará a todos los grupos regionales, y también entre los PIRG y los RASG dentro de una misma región.

### ***Planes Regionales de Navegación Aérea basados en la Performance***

1.15 Para la Región CAR, la Secretaria proporcionó una breve reseña de la formulación y el estado actualizado del Plan Regional de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP), Versión 3.1, el cual está alineado con la metodología de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) de la OACI, resaltando que el RPBANIP sirve como base para la implementación de cuestiones de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, reflejando las prioridades y los hitos regionales.

1.16 El RPBANIP fue actualizado como tercera edición, revisado y analizado por el Grupo de Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) en julio de 2013 con estos cambios: un plan de 5 años de plazo; módulos B0 ASBU seleccionados, y los correspondientes Formatos de notificación de navegación aérea (ANRF) añadidos y la ampliación de escenarios operacionales que justifiquen el RPBANIP entre otros.

### ***Actividades realizadas por CARSAMMA***

1.17 La Reunión tomó nota de las actividades realizadas por Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA), entendiendo que, de los datos suministrados en movimiento de operaciones de tránsito aéreo a la CARSAMMA por los Estados CAR y SAM, fue utilizada solamente un 42% de la información de los Estados de la Región SAM y un 78% de la Región CAR, debido a los errores en el llenado de los formularios enviados a la Agencia.

1.18 Igualmente la Reunión fue informada que, con base en el estudio realizado por CARSAMMA, en 2013 fueron verificados en el espacio aéreo Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) un total de 407 vuelos en la Región SAM y 157 en la Región CAR, que no estaban en la Base de Datos Mundial de Aeronaves Aprobadas RVSM, correspondiendo a 0.18% y 0.44% de los vuelos, respectivamente.

1.19 También, la Reunión tomó nota de que en las Regiones CAR y SAM se verifican Grandes desviaciones de altura (LHD) (del 58%) que no pueden ser utilizados en los cálculos de evaluación de seguridad, en función de la falta o incorrección de las informaciones insertadas en el formulario LHD, afectando significativamente el cálculo del riesgo estimado para el espacio aéreo RVSM.

### ***Proceso colaborativo Estados-Industria para las Regiones CAR y SAM***

1.20 Brasil, Estados Unidos, ALTA, IATA, IFALPA y RTCA informaron a la Reunión que uno de los principales desafíos para alcanzar las metas de las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España* eran los problemas inherentes a la transición de los sistemas actuales a aquéllos especificados en el marco de las ASBU. En este sentido, se informó acerca de las ventajas de incorporar un proceso colaborativo para la toma de decisiones que funcione como un mecanismo para definir los pasos necesarios para implementar capacidades operacionales de corto y mediano plazo que ya están definidas en los planes regionales.

### **Comentarios generales sobre los Programas y Proyectos**

1.21 La Reunión tomó nota de los comentarios del Presidente de la Comisión de navegación aérea (ANC) en relación con la modalidad de Programa y Proyectos del GREPECAS, señalando como positivo la modalidad de trabajo por estar orientada a resultados y alineados con el ASBU. Asimismo, consideró que existe un pequeño riesgo en la implementación con Estados muy dinámicos, en contraste con otros no tan dinámicos, y tomó nota sobre la realidad de GREPECAS que, de hecho, agrupa a dos regiones con procesos de implementación que trabajan de forma independiente.

1.22 Se destacó también la coordinación existente entre las dos Oficinas para asegurar la interoperabilidad. De igual forma, se identificó algunas oportunidades de mejora en algunos indicadores de proyecto, lo cuales deberían orientarse a medir el impacto en los beneficios operacionales y no solamente en los resultados entregables de una actividad específica de un proyecto.

1.23 Dos Estados manifestaron también su preocupación sobre la forma de trabajo de los Grupos de Implementación de las Regiones CAR y SAM y el impacto que pueda tener el trabajo futuro del GREPECAS.

### **Formulario de deficiencias notificadas por IATA en la Región CAR/SAM**

1.24 La Reunión tomó nota de la información suministrada por la IATA en cuanto a algunas deficiencias detectadas en algunos Estados de las Regiones CAR/SAM. La lista de deficiencias identificadas por IATA puede ser accesado en el Apéndice A de la NE/34 que se presentó para que los Estados, de acuerdo a los procedimientos y metodología establecidos en el Manual de Procedimientos del GREPECAS, puedan analizar las mismas y establecer las medidas mitigatorias a los efectos de reducir su impacto en las operaciones.

1.25 Luego de analizar la base de datos de las deficiencias, la Reunión concordó que la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación GREPECAS/17 de la OACI presentaba muchas oportunidades de mejora y que en los últimos años la OACI ha implementado una serie de herramientas de gestión que podría justificar la necesidad de revisar en detalle la efectividad de este programa.

### **Cuestiones relativas a la Organización GREPECAS**

1.26 La Reunión tomó nota de la inclusión de dos tareas adicionales en el programa de trabajo del CRPP. La primera correspondiente a la recolección, monitoreo y notificación de las mediciones de performance de la implementación, para su presentación en las páginas web de las Oficinas Regionales CAR y SAM de la OACI, en un cuadro regional de performance. La segunda corresponde a garantizar que los programas y proyectos estén alineados con los módulos del ASBU. Ambas se aprobaron en la CRPP/2. A este respecto, la Reunión procedió a la aprobación de la Sexta Edición del Manual de Procedimiento del GREPECAS (Versión 1.2), que contiene las enmiendas en el programa de trabajo del CRPP, procediendo a la formulación de una decisión donde se aprobó la Versión 1.2 de la Sexta Edición del Manual de Procedimientos del GREPECAS.

## **2 Conclusión**

2.1 Se invita a tomar nota de la información presentada en esta Nota y a visitar la página web [http://www.icao.int/SAM/Pages/ES/GREPECAS17\\_ES.aspx](http://www.icao.int/SAM/Pages/ES/GREPECAS17_ES.aspx) donde se podrá encontrar el informe completo.

-----

## APÉNDICE A

### CONCLUSIONES/DECISIONES DEL GREPECAS/17

#### CONCLUSIÓN 17/1                    REPORTE REGIONAL Y MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

Que los Estados:

- a) apoyen el plan para elaborar un Cuadro Regional de Performance en línea a lanzarse en marzo de 2014 y el informe mundial anual de navegación aérea a publicarse en abril de 2014;
- b) proporcionen la información necesaria a las oficinas regionales de la OACI para demostrar mejoras operativas antes de febrero de 2014 y en lo sucesivo de forma periódica; y
- c) establezcan, si aún no lo hubieran hecho, una estrategia de medición de desempeño que incluya la recopilación de datos, procesamiento, almacenamiento y presentación de informes para las métricas de desempeño regional identificados para los sistemas de navegación aérea.

#### CONCLUSIÓN 17/2                    SEGUIMIENTO A LAS RECOMENDACIONES DE LA AN-CONF/12 POR PARTE DE LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Que los Estados y las organizaciones internacionales, sobre la base del análisis del Apéndice A\* de esta parte del Informe, hagan el seguimiento, según corresponda, a las recomendaciones aplicables de la AN Conf/12.

- Apéndice A de la Cuestión 2 del Orden del Día de la CRPP/2

#### DECISIÓN 17/3                    PRIORIDADES Y OBJETIVOS REGIONALES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Que el GREPECAS:

- a) establezca, de conformidad con las Recomendaciones 6/1 y 6/12 de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), las prioridades y objetivos regionales para la navegación aérea, en forma consistente con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), para marzo de 2014, en lo posible y en último caso hasta mayo de 2014; y
- b) de conformidad con la Decisión 16/3 del GREPECAS, las prioridades y objetivos regionales de navegación aérea serán coordinados con el RASG-PA a fin de garantizar la consistencia en las acciones y evitar duplicidades.

#### DECISIÓN 17/4                    Términos de Referencia y Programa de Trabajo revisados del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP)

Que se aprueben los términos de referencia y programa de trabajo revisados del CRPP, propuestos en el Apéndice A de esta parte del informe.

**DECISIÓN 17/5****INFORME ANUAL DEL GREPECAS**

Que el GREPECAS presente un informe anual a la Dirección de Navegación Aérea (ANB) de la OACI consistente en el informe de la reunión del GREPECAS en los años en los que se realiza una reunión del GREPECAS y un informe de las reuniones del CRPP en los años restantes, que incluye una tabla de Conclusiones y Decisiones como el formato presentado en el Apéndice B.

**CONCLUSIÓN 17/6****SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DE LAS RESOLUCIONES DE LA A38 RELACIONADAS CON LA NAVEGACIÓN AÉREA**

Que, en seguimiento en la implantación de las resoluciones de la A38 relacionadas con la navegación aérea, se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM:

- a) proceder a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea tomando en cuenta el GANP y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU;
- b) informar a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI a más tardar el **15 de septiembre de 2014** los nombres y datos de los puntos focales (teléfono y correo electrónico) nominados nacionalmente para realizar las coordinaciones necesarias con la OACI y las entidades nacionales que administran el espectro de radio frecuencia para apoyar la postura de la OACI para la CMR -15 de la UIT;
- c) utilizar la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se ha especificado y hacer uso del servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS) de la OACI para verificar los instrumentos para llevar a cabo las pruebas de competencia lingüística;
- d) publicar cualquier diferencia importante en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI; y
- e) notar los criterios de la declaración permanente de la Resolución A38-12 para considerarlos en la planificación, instalación y funcionamiento de los servicios de navegación aérea.

**CONCLUSIÓN 17/7****APROBACIÓN DEL FORMATO PARA SEGUIMIENTO DEL AVANCE EN LOS INDICADORES Y METAS PARA LAS REGIONES CAR/SAM**

Que para que GREPECAS pueda recolectar, monitorear y reportar los avances en la implantación de las mejoras operacionales en las Regiones CAR/SAM según los indicadores y metas establecidas en las *Declaraciones de Bogotá y Puerto España* y su subsecuente presentación a la Comisión de Aeronavegación:

- a) apruebe el formato presentado en el Apéndice A a esta parte del Informe; y
- b) las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI implementarán este formato para poder reportar avances para su inclusión en los cuadros de mando regionales de performance.

**CONCLUSIÓN 17/8**                    **INCLUSIÓN DE LOS PLANES REGIONALES DE IMPLANTACIÓN BASADOS EN LA PERFORMANCE EN EL NUEVO PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA (eANP)**

Que, tomando en consideración los planes regionales particulares de implantación basados en la performance, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, incluyan las partes correspondientes de dichos planes en el nuevo Plan de Navegación Aérea electrónico (e-ANP) CAR/SAM, Volumen III.

**CONCLUSIÓN 17/9**                    **ACTIVIDADES PARA UN DOCUMENTO DE CONTROL DE INTERFAZ (ICD) CONSOLIDADO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL AIDC EN LAS REGIONES CAR Y SAM**

Que, con el fin de volver eficiente y práctica la implementación de la funcionalidad AIDC tanto a nivel intra como interregional entre las Regiones CAR y SAM:

- a) la OACI, a través del programa D del GREPECAS, debe evaluar los ICDs existentes y coordine las actividades necesarias para un documento de control de Interfaz (ICD) consolidado para la implementación del AIDC en las Regiones CAR y SAM; y
- b) los Proyectos D deben presentar los resultados de la coordinación para un ICD consolidado para las Regiones CAR y SAM en la próxima Reunión CRPP/3 del GREPECAS.

**CONCLUSIÓN 17/10**                    **MANUAL-GUÍA SOBRE EVALUACIÓN DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD) CON LA METODOLOGÍA SMS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INFORMES LHD**

Que los Estados de las Regiones CAR/SAM utilicen el Manual-Guía sobre evaluación de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) con la metodología SMS que figura en el Apéndice B a esta parte del Informe para el análisis de los informes LHD.



**CONCLUSIÓN 17/11                    MEJORAS EN LAS ACTIVIDADES MET**

Que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de la Regiones CAR/SAM:

- a) continúen realizando las pruebas periódicas de cenizas volcánicas;
- b) insten a las áreas del AIS a preparar y difundir los mensajes ASHTAM, en coordinación con las áreas MET, cuando se realicen los ejercicios de cenizas volcánicas;
- c) insten a los Centros de instrucción de aviación civil (CIAC) a implementar programas de formación y capacitación del personal MET alineados a los principios emanados por la Organización Meteorológica Mundial (OMM), contenidas en la Publicación N°1083 – OMM (PIB-M);
- d) gestionen fondos para que los auditores líderes visiten otros Estados de la Región y realicen tareas de auditorías de los QMS/MET implementados en las Regiones CAR/SAM; y
- e) insten al Banco de Datos OPMET de Brasilia que continúe con los controles de intercambio OPMET en forma trimestral.

**CONCLUSIÓN 17/12                    REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN DE LA OACI**

Que la OACI considere realizar una revisión integral de la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea, se identifiquen las oportunidades de mejora tanto en la base de datos como en el mismo proceso, con el fin de generar un proceso más eficiente y efectivo y con mayor participación de los usuarios y considerando las actuales limitaciones de la Secretaría para identificar deficiencias por medio de misiones a los Estados.

**DECISION 17/13                    APROBACIÓN ENMIENDA AL MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL GREPECAS**

Se aprueba la Versión 1.2 de la Sexta Edición del Manual de Procedimientos del GREPECAS que se presenta como Apéndice a esta parte del Informe.

-----

**SEGUIMIENTO DE CONCLUSIONES Y DECISIONES PENDIENTES DE LAS REUNIONES PREVIAS DE GREPECAS VÁLIDAS AL FINAL DE LA REUNIÓN GREPECAS/16 – PLAN DE ACCIÓN**

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C12/67	<b>SISTEMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS SERVICIOS MET EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM hagan los máximos esfuerzos para establecer sistemas de garantía de calidad de los servicios meteorológicos suministrados en apoyo de la navegación aérea internacional en las Regiones CAR/SAM.	En la Región SAM todos los Estados implantaron el sistema QMS MET y 5 de estos Estados certificaron el Sistema QMS/MET y los restantes Estados están en proceso de certificación.  En la Región CAR 5 Estados y un Territorio implantaron el Sistema QMS/MET y 11 Estados están en proceso avanzado de implantación del QMS/MET.  En vista que prácticamente todos los Estados han iniciado el establecimiento de sistemas de garantía de calidad de los servicios meteorológicos, se da por finalizada la conclusión.	Estados/ Territorios	Implantación del QMS MET	N/A*	<b>Finalizada</b>
C 13/23	<b>DESARROLLO DE UNA GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE AERÓDROMOS QUE PUEDAN SER AFECTADOS POR CENIZAS VOLCÁNICAS EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que el Subgrupo AERMET, en coordinación con la Secretaría, desarrolle una Guía para la confección de planes de emergencia de aeródromos que puedan ser afectados por ceniza volcánica en las Regiones CAR/SAM.	Se elaboró la guía la cual se dispone en idioma español e inglés.	OACI	Guía para la confección de planes de emergencia de aeródromos que puedan ser afectados por cenizas volcánicas en las regiones CAR/SAM	N/A	<b>Finalizada</b>

<sup>1</sup> La OACI estableció 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.*

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 13/41	<b>NECESIDAD DE AVANZAR EN LOS SISTEMAS AIS/MAP AUTOMATIZADOS</b>	Que, considerando la necesidad que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM tienen de desarrollar los sistemas automatizados para el intercambio de la información/datos y la consiguiente aplicación del concepto de la gestión de la información aeronáutica (AIM), el GREPECAS considere: a) tener en cuenta la automatización de los servicios AIS en las Regiones CAR/SAM como un asunto de urgencia para ser implantada y avanzar paralelamente con el desarrollo de los elementos CNS/ATM que ya se están implantando en estas regiones; e b) instar a la OACI a que defina el modelo global de datos para el intercambio de la información aeronáutica en el menor tiempo posible.	Sobre el inciso b), se espera que la Sede defina el modelo de intercambio. Sigue pendiente la definición del modelo de intercambio de datos. La Sede de la OACI todavía no ha proporcionado una fecha específica. Los Estados y Organizaciones Internacionales han avanzado significativa-en-te con la implementación de sistemas automatizados en la producción y distribución de la IAIP. Costa Rica, República Dominicana, Trinidad y Tabago (para los Estados bajo la FIR PIARCO), Cuba, México y Nicaragua, asimismo, para Centroamérica COCESNA está a la vanguardia en las tecnologías asociadas a la AIM global. La OACI ha tomado nota de la necesidad del requerimiento de SARPS para el intercambio de la información aeronáutica y se espera los SARPS para el 2014, por ende, se considera la conclusión finalizada	OACI	Lineamientos y/o SARPS para el intercambio de modelo	N/A	<b>Finalizada</b>
C 15/4	<b>REQUISITOS DE ENLACE DE DATOS AERONÁUTICOS D-VOLMET EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que las Oficinas NACC y SAM de la OACI, enmienden la Parte V.II Vol. I - ATS del ANP con el fin de reflejar el requisito del servicio de enlace de datos aeronáuticos D-VOLMET en las Regiones CAR/SAM.	El Subgrupo AERMET, al analizar la implantación del D-VOLMET en las Regiones CAR/SAM, propone enmienda en el ANP Volumen I – Básico, Parte VII ATS. Se incluirá la enmienda en la nueva publicación del ANP. El proceso de enmienda del ANP, Volumen I, está en progreso. Se espera que para el primer trimestre del 2014 esté finalizado, por ende, se considera la conclusión finalizada	OACI	Enmienda a Parte VII-ATS, ANP Vol. I	N/A	<b>Finalizada</b>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 15/35	<b>IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI</b>	<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>	<p>Los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM implantaron con éxito la enmienda 1 de la edición 15 de los PANS ATM (Doc.4444), el 15 de noviembre de 2012.</p> <p>La transición al Nuevo Modelo de Plan de Vuelo de la OACI se realizó exitosamente el 15 de noviembre del 2012.</p>	<p>a) Estados y Organismos Internacionales</p> <p>b) CNS /ATM /SG</p>	Estrategia Regional para la implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI.	<p>Reconociendo que muchos de las Regiones están progresando a diferentes pasos para la migración del nuevo plan de vuelo de la OACI, la ANC de la OACI reiteró la necesidad de una coordinación global con la sede principal de la OACI para asegurar una transición suave a nivel regional y de Estado.</p>	<b>Finalizada</b> Nov 2012
C 16/10  C	<b>MONITOREO DE LOS SIGMET RECIBIDOS EN EL BANCO INTERNACIONAL DE DATOS OPMET DE BRASILIA</b>	<p>Que, en los controles de la información OPMET que lleva a cabo el Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia:</p> <p>a) se dé prioridad al análisis de errores más comunes en el encabezamiento de los SIGMET;</p> <p>b) se envíen los resultados a la Oficina SAM de la OACI; y</p> <p>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.</p>	<p>Actividad continua que toma en cuenta los incisos a), b) y c).</p> <p>El coordinador del proyecto respetivo ha realizado esta actividad siendo la última durante la semana del 4 al 7 de junio 2013. Los resultados fueron muy positivos dada la respuesta de los Estados de suministrar la información a los Bancos de Datos de Brasilia y Washington a tiempo.</p> <p>Actividad continua realizada por el banco OPMET de Brasilia. Las Oficinas Regionales monitorean para que se realice la actividad y envíen los resultados a los Estados, por tal motivo, se considera la conclusión finalizada.</p>	Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia	Monitoreo SIGMET	No analizada por la ANC	<b>Finalizada</b>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 16/13 C	<b>PRUEBAS SIGMET</b>	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.	Incluida en las tareas del Proyecto IAVW del Programa MET. Los Estados han tomado nota de la realización de las pruebas SIGMET WV anuales en el mes de septiembre, por lo tanto, se considera la conclusión finalizada. La Secretaría monitoreará la realización de la actividad.	Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM	Pruebas SIGMET WV	No analizada ANC	<b>Finalizada</b>
16/16 C	<b>INSTALACIÓN DE TERMINALES DE USUARIOS AMHS EN LAS DEPENDENCIAS METEOROLÓGICAS CON REQUERIMIENTO OPMET INTERNACIONAL</b>	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.	Los Estados, al implantar el nuevo sistema AMHS, están considerando la instalación de terminales AMHS en las dependencias meteorológicas con requerimiento OPMET internacional. En la Región CAR varios Estados están en proceso de implantar este nuevo sistema AMHS. Los Estados han tomado nota de la necesidad de instalar terminales AMHS en las estaciones MET con requerimiento internacional y muchos ya lo tienen instalado, por lo tanto, se considera la conclusión finalizada.	Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM	Instalación de terminales de usuarios AMHS en las dependencias meteorológicas con requerimiento OPMET internacional	No analizada ANC	<b>Finalizada</b>
16/17 C	<b>ENMIENDAS AL ANP BÁSICO Y FASID CAR/SAM, PARTE VI – MET</b>	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.	Enmienda al ANB Básico circulada el 6 marzo 2012. Enmienda al ANP FASID falta completar información NACC.	Secretaría Oficina NACC y SAM de la OACI	Enmienda al ANP básico y FASID CAR/SAM, Parte VI-MET	No analizada ANC	<b>Finalizada</b> Jun 2012

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 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 un Seminario/Taller ATM/MET para las Regiones CAR/SAM.	Se llevó a cabo del 29 al 31 octubre 2012 en la Oficina Regional NACC.	Oficinas Regionales OACI Lima y México	Seminario/ Taller OACI/OMM	Tomó nota e instó al Secretario General requerir apoyo a la OMM para la organización del Seminario/ Taller	<b>Finalizada</b> Oct 2012
C 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.	La sección AGA ha desarrollado lineamientos para la armonización en la designación de calles de rodaje y se encuentra en revisión. El panel de aeródromo de la OACI ha incluido la tarea en su programa de trabajo y se espera que la tarea se complete en el 2014, por lo tanto, se considera la conclusión finalizada.	Sede OACI/ AGA	Lineamientos sobre la armonización en la designación de las calles de rodaje.	Apoyó el desarrollo y el alcance de los lineamientos por parte de la OACI e instó a la Secretaría a incluir este asunto en el programa de trabajo del Panel de Aeródromos	<b>Finalizada</b>
C 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 SARP's OACI, con vistas a lograr la transición del AIS al AIM	Se elevó la propuesta. Se traducirán el Manual de Calidad, Manual de Entrenamiento, Manual AIS, Manual de Cartas Aeronáuticas, Las Guías para el Uso de la Internet pública para Aplicaciones Aeronáuticas y el Manual ETOD. La Sede de la OACI tiene en proceso el Doc 9839 AIM-QMS, y se está preparando el Manual de AIM TRAIN, así como el PANS AIM, y los demás docs citados en esta conclusión para su respectiva traducción al español. En vista que la sede se encuentra en proceso de traducción de la documentación y que su término está previsto en el 2014, se da por finalizada la conclusión.	Sede OACI IIM/AIM	Texto en español de material para la transición AIS-AIM	Tomó nota	<b>Finalizada</b>
C 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 SARP's OACI, hacia el logro de la transición del AIS a la AIM de los Estados, Territorios y organizaciones internacionales de las Regiones CAR/SAM	Para los Estados CAR las guías están en proceso para su implementación y han sido adoptadas por los Estados SAM. En la Región SAM todos los Estados han implantado un sistema GIS.	Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM	Aplicar Guías generales para la implementación de un sistema GIS en la AIM.	Tomó nota	<b>Finalizada</b>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 16/36 C	<b>RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE AVIÓNICA EXISTENTE Y FUTURA EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	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: 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; 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 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.	Se sigue teniendo dificultades en la recolección de la información en los Estados de las Regiones CAR/SAM. Esta conclusión deberá ser revisada conjuntamente con IATA para confirmar/actualizar los acuerdos para recolectar esta información. La recolección de la información utilizando el formulario IATA ha concluido en vista que el mismo ya no se está utilizando. La recolección de la información de aviónica se está realizando en cada Región como parte de las actividades consideradas en la implantación de la PBN, enlace de datos y nuevos sistemas de vigilancia, por lo tanto, se considera la conclusión no válida y se da por finalizada.	Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM  IATA	Recolección de información sobre aviónica existente y futura  Inclusión de la información de aviónica en el formulario de encuesta de IATA	No analizada por la ANC	<b>Finalizada</b>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
<p align="center"><b>C 16/38</b></p> <p align="center"><b>C</b></p>	<p><b>MEJORAS EN LAS ACTIVIDADES REFERIDAS A LOS ENSAYOS ADS-B</b></p>	<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>	<p>Estas mejoras y consideraciones se están considerando en los ensayos ADS-B por parte del Grupo Ad-hoc de las Regiones NAM/CAR y del Grupo de implantación SAM/IG.</p> <p>Actividad continua previa instalación de una estación ADS B.</p> <p>a) Varios Estados están analizando datos ADS-B</p> <p>b) La compartición de datos ADS-B se realizará como parte de los análisis</p> <p>c) La duplicación de direcciones de 24 bits es parte del análisis de los datos</p> <p>d) Actividad continua previa instalación de una estación ADS B</p> <p>Los grupos Ad hoc informarán de sus actividades a la OACI.</p> <p>Los Estados han tomado nota de las acciones requeridas a la hora de realizar ensayos ADS B, por lo tanto, se considera la conclusión finalizada.</p>	<p>Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM</p>	<p>Mejora en las actividades relacionadas con ensayos ADS-B</p>	<p>Tomó nota.</p>	<p align="center"><b>Finalizada</b></p>



Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
<p align="center">C 16/40 + C 16/41 asociada  C</p>	<p><b>CAPACITACIÓN PARA LA COMPETENCIA DE LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS</b></p>	<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>	<p>Se ha tomado nota y su respectiva consideración en los planes de trabajo y discusión para la capacitación: Se presentara y discutirá en la próxima reunión de Centros de Instrucción de las regiones NAM/CAR a realizarse en el primer semestre 2012. En la región CAR se han presentado este listado para consideración de los Estados/ANPS y Centros de instrucción. Los Estados de la Región SAM han analizado y considerado dicho listado en la Reuniones de Directores de centros de instrucción de aviación civil (CIAC). Con el fin de orientar a los Estados en la capacitación basada en la competencia la Doceava Reunión de Directores de Centros de Instrucción de la Región SAM realizada en Lima Perú del 3 al 5 de diciembre de 2012 consideró que los centros de instrucción de México y Perú elaboraran una agenda para un seminario taller sobre capacitación basado en competencia que se efectuaría en el segundo semestre del 2013.</p>	<p>Estados/ Territorios/ organizaciones internacionales CAR/SAM</p>	<p>Programas de formación aeronáutica teniendo en cuenta las necesidades regionales</p>	<p>Tomó nota</p>	<p><b>Finalizada</b></p>

Conc/Dec y Objetivo Estratégico <sup>1</sup>	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento y observaciones	Responsabilidad	Producto esperado	Acción por parte de la ANC	Estado y Fecha de notificación/ finalización
C 16/43 A	<b>METODOLOGÍA REVISADA PARA LA IDENTIFICACIÓN EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA</b>	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.	a) La OACI tomó nota de la metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias y está a la espera de los resultados de las pruebas de la implantación b) La metodología sigue como una plataforma de prueba. La OACI ha tomado nota de la metodología revisada, que se encuentra en una plataforma de prueba antes de su adopción final, por lo tanto, se considera la conclusión finalizada.	OACI HQ/ANB y Secretario del GREPECAS	Metodología propuesta revisada para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias de navegación aérea	Elogió la labor del GREPECAS proponiendo una metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias de navegación aérea. Cualquier decisión en este asunto debe esperar los resultados de los ensayos. La Secretaría solicita se garantice que cualquier revisión de la metodología para identificar, evaluar e informar de las deficiencias de navegación aérea, se debe aplicar de manera uniforme por todos los PIRGs y regiones, y para verificar otras propuestas presentadas por otros PIRGs.	<b>Finalizada</b>

\* N/A:No aplica

**SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES/DECISIONES VÁLIDAS DE LA CRPP/1- PLAN DE ACCIÓN**

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
<p><b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN 1/1</b></p>	<p><b>ACCIONES PARA MEJORAR EL PROCESAMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA</b></p>	<p>Que, con el objetivo de mejorar el procesamiento de las deficiencias de la navegación aérea, la OACI:</p> <p>a) conduzca actividades de instrucción sobre el proceso HIRA relacionado a las deficiencias y el mecanismo de reporte a las Oficinas Regionales como parte de los eventos existentes, misiones a los Estados, visitas de los Estados a las Oficinas Regionales de la OACI, fono conferencias, etc.;</p> <p>b) solicite a los Estados que informen para antes del 30 de junio de 2012, sobre las dificultades que puedan experimentar con el proceso de implementación HIRA en las deficiencias de prioridad “U”; e</p> <p>c) inste a los Estados a probar la base de datos centralizada en la plataforma iSTARS de la OACI, siguiendo la orientación contenida en la NE/16 del CRPP/1 y proporcionar retroalimentación a la Oficina Regional de la OACI para antes del 31 de agosto de 2012.</p>	<p>CRPP/2 NE/04 bajo cuestión 1.3</p> <p>a) En la Región SAM se realizaron teleconferencias vía WEB para algunos de los Estados. En la Región CAR se realizó el taller sobre la gestión de deficiencias de navegación aérea y uso de la metodología revisada para la identificación, evaluación y notificación de diferencias de aeronavegación el 17 de mayo del 2013</p> <p>b) En la Región SAM un solo Estado informó su dificultad en implantar el HIRA (Argentina) y en la Región CAR ningún Estado envió comentarios al respecto.</p> <p>La actividad ha sido suspendida hasta nuevo aviso.</p>	<p>a), b) y c) Oficinas Regionales de la OACI</p>	<p>a),b) y c) Finalizadas</p>	<p>Mejora en el procesamiento de las deficiencias de navegación aérea</p>	<p>31 de agosto de 2012</p>

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
			c) Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI informaron a través de las cartas (SA050 del 29 de enero del 2013 y EMX1141 del 27 de diciembre de 2012) que la migración de la base de datos GANDD a la nueva base de datos ANDEF de la plataforma iSTARS se suspendía hasta nuevo aviso y por lo tanto seguir usando el GANDD. La actividad ha sido suspendida hasta nuevo aviso.				
<b>PROYECTO DE DECISIÓN 1/2</b>	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS GREPECAS</b>	Se aprueba la Sexta Edición 2012, versión 1.1, del Manual de Procedimientos del GREPECAS.		Reunión CRPP/1	Finalizada	Manuel de procedimiento del GREPECAS actualizado	Abril 2012
<b>PROYECTO DE DECISIÓN 1/3</b>	<b>TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS (CRPP)</b>	Se aprueban los términos de referencia y programa de trabajo del CRPP presentados en el Apéndice B a esta parte del informe.		Reunión CRPP/1	Finalizada	Términos de referencia y programa de trabajo del comité de revisión de programas y proyectos (CRPP) actualizado	Abril 2012
<b>PROYECTO DE DECISIÓN 1/4</b>	<b>CONTENIDO DEL INFORME ANUAL DEL GREPECAS</b>	Se aprueba el contenido del Informe Anual del GREPECAS presentado en el Apéndice C a esta parte del informe.	CRPP/2 NE/16 bajo cuestión 4.2	Reunión CRPP/1	Remplazada. El contenido del Informe Anual del GREPECAS no es más válido (refiérase a la NE/16.	Contenido del informe anual del GREPECAS	Abril 2012