



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/08 — NI/02
28/05/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA
y de grupos de implementación regional**

CONCLUSIONES Y DECISIONES VIGENTES DE REUNIONES DE GRUPOS DE IMPLEMENTACIÓN REGIONAL

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Las listas de Conclusiones y Decisiones válidas de las reuniones de grupos de implementación regionales se presentan para información en los Apéndices A (GREPECAS), B (RASG-PA) y C (AVSEC/FAL/RG).	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Decimoctava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18), Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018• Informe de la Vigésima Segunda Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/22) Río de Janeiro, Brasil, 5 al 6 de noviembre de 2014• Informe de la Vigésima Tercera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA/ESC/23) Miami, Estados Unidos, 19 al 20 de marzo de 2015• Informe de la Vigésima Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/27), Ciudad de México, México, 13 al 14 de diciembre de 2016• Informe de la Vigésima Octava Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/28) Oficina Regional SAM, de la OACI, Lima, Perú, 4 – 5 de mayo de 2017

	<ul style="list-style-type: none">• Informe, Twenty - Ninth Regional Aviation Safety Group — Pan America Executive Steering Committee Meeting (RASG-PA ESC/29), ICAO NACC Regional Office, Mexico City, Mexico, 29 - 30 November 2017 (<i>disponible solamente en inglés</i>)• Informe, Thirtieth Regional Aviation Safety Group — Pan America Executive Steering Committee Meeting (RASG-PA ESC/30) Baltimore, United States, 22 to 23 March 2018 (<i>disponible solamente en inglés</i>)• Informe de la Sexta reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/6) (Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016)
--	--

1.1 Se incluye los Apéndices para toma de conciencia y consideración de los Directores de Aviación Civil, para que se tome debida nota del impacto y seguimiento de las conclusiones por los Estados, en especial las siguientes acciones principales:

- mejoras establecidas para desarrollar entendimiento común para analizar mejoras a la coordinación entre GREPECAS y RASG-PA y materiales acordados sobre varios asuntos de Servicios de Navegación Aérea (ANS), incluyendo desarrollo de ATM, CNS; AGA, MET, AIM y las prioridades de la Navegación Basada en la Performance (PBN) y los procedimientos relacionados, cartografía aeronáutica y ciberseguridad
- el avance y los desarrollos de acciones de seguridad de la aviación para el Plan Global para la seguridad de la aviación (GASep) y la asistencia regional relativa a la implementación de AVSEC y de Facilitation.

— — — — —

APÉNDICE A
CONCLUSIONES Y DECISIONES VÁLIDAS DE LA DECIMOCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM
(GREPECAS/18)

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/1 ACCIONES PARA LA IMPLANTACIÓN ATFM EN LA REGIÓN CAR</p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados y Territorios de la Región CAR, en sus proyectos de implantación ATFM:</p> <p>b) implanten, lo más pronto posible, los puestos ATFM (FMP) o dependencias ATFM (FMU) a fin de evitar un desequilibrio entre la capacidad y la demanda ya sea por eventos programados o eventos imprevistos; y</p> <p>c) la Oficina Regional NACC de la OACI lleve a cabo las acciones correspondientes para desarrollar una propuesta de enmienda al Doc 7030 sobre los procedimientos ATFM y la separación mínima ATC para la transferencia de aeronaves entre centros de control (ACC) adyacentes con cobertura radar sobrepuesta, según sea aplicable, y presente a la Reunión CRPP/4 el progreso de estas acciones.</p>	<p>La Oficina Regional NACC de la OACI desarrolló una estrategia para apoyar la implementación de las posiciones ATFM (FMP) en FIR clave de la región CAR. Será presentada a la Reunión ANI/WG/4 e incorporada al programa de trabajo del Grupo de Tarea ATFM, a ser completado a más tardar en 2019.</p>	<p>Es importante mejorar el crecimiento sostenible de las operaciones de tránsito aéreo y mejorar la eficiencia de los operadores en la Región CAR.</p>
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/2 ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO DE TRABAJO PARA LOGRAR UN MEJOR USO OPERACIONAL DEL AMHS</p> <p>Que, con el fin de explotar la potencialidad del AMHS y su aprovechamiento en el uso operacional:</p> <p>a) se establece un Grupo de Trabajo conformado por Brasil, Estados Unidos, República Dominicana y los coordinadores de los programas D de las Regiones CAR y SAM de Infraestructura de comunicaciones tierra-tierra y tierra-aire; y</p> <p>b) el Grupo de Trabajo laborará por medio de reuniones virtuales y preparará una estrategia para asegurar el uso operacional del AMHS, poniéndola a disposición de la Región a la brevedad posible. GREPECAS/18.</p>	<p>El requisito técnico para esta implementación para las Regiones NAM/CAR se encuentra bajo el Grupo MEVA/TMG.</p> <p>El Grupo MEVA/TMG desarrollará los ToR para dicha implementación.</p> <p>El resultado de este trabajo estará listo para mayo de 2019.</p>	<p>Uso eficiente de medios de telecomunicaciones para una implementación óptima de los futuros requisitos de mensajería de la Aviación incluyendo la implementación de la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM).</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/3 MET Y SUS TAREAS REVISIÓN DEL PROGRAMA</p> <p>Que,</p> <p>a) la implantación del QMS/MET sea medida por la certificación, a través de una empresa certificadora del sistema QMS en los servicios meteorológicos aeronáuticos;</p> <p>b) los Estados que han obtenido la certificación del sistema QMS/MET, remitan una copia de sus certificados a la Secretaría;</p>	<p>Esta actividad se ha incluido en el proyecto H3, MET del GREPECAS, sin embargo se requiere que los estados que hayan obtenido esta certificación le envíen una copia a la Secretaría</p>	<p>Asegurar la calidad de servicio de los servicios meteorológicos.</p>
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/4 ELABORACIÓN DE PLANES NACIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA ALINEADOS CON EL GANP Y LOS PLANES REGIONALES DE IMPLANTACIÓN BASADOS EN LA PERFORMANCE</p> <p>Que los Estados de las Regiones CAR/SAM que todavía no han procedido a enmendar o elaborar sus Planes nacionales alineados con el Plan Mundial de Navegación Aérea GANP (4a edición) y los planes regionales RPBANIP y SAM PBIP completen los mismos a la brevedad para así de esta forma poder armonizar las implantaciones y facilitar la interoperabilidad de los sistemas y servicios de navegación aérea inter e intra regional. GREPECAS/18.</p>	<p>La Oficina Regional NACC de la OACI necesita presentar la valoración del impacto de los cambios que trae la versión 2019 de GANP y ASBU especialmente los cambios en las definiciones de las capacidades del bloque O.</p> <p>Sin Embargo, se necesita revisar el RPBANIP para apoyar la implementación de las tecnologías de aviación del futuro, en los estados y territorios de la región CAR.</p> <p>Reconocer la exitosa realización del plan de actividades del Grupo de tarea ASBU y el apoyo de los Estados que participaron en la primera reunión del Grupo de Tarea del ASBU en marzo de 2018.</p> <p>Los Estados recibieron asistencia para el desarrollo/actualización de sus planes nacionales de acuerdo a la decisión.</p>	<p>Implementación de Servicios de la navegación aérea basados en la performance.</p> <p>El RPBANIP alienta a sus Estados miembros, Territorios y terceros involucrados en aviación, para seguir el marco de trabajo del ASBU para implementar las tecnologías de aviación del futuro guiadas por normas de OACI.</p> <p>Los Estados necesitan continuar participando en el desarrollo del plan de actividades del Grupo de Tarea del ASBU y de los próximos eventos amablemente auspiciados por Barbados y COCESNA, y adicionalmente proporcionar el PoC requerido para representarlo en el TF.</p> <p>Mantenerse al corriente en las propuestas a ser discutidas durante la próxima AN-Conf./13 Montreal, Canada 9-19 Oct - 2018</p> <p>https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Pages/default.aspx</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/5</p> <p>MEJORA DEL PROCESO DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRATAMIENTO DE DEFICIENCIAS REPORTADAS POR IFALPA E IATA</p> <p>Con el fin de mejorar el proceso de recolección de datos para el tratamiento de las deficiencias presentadas por IFALPA e IATA, las Oficinas Regionales NACC y SAM:</p> <p>a) realizarán a partir del segundo semestre de 2016, teleconferencias con IATA e IFALPA para compartir y validar la información sobre deficiencias identificadas por estas organizaciones; e</p> <p>b) informarán a sus Estados miembros, por medio de teleconferencias, las deficiencias identificadas a fin buscar su resolución y/o acciones que correspondan.</p>	<p>En cuanto a la recolección de datos en 2016, 2017 y el primer semestre de 2018 desafortunadamente no se han realizado las teleconferencias con la IATA e IFALPA, cuyo propósito es el de compartir y validar información relativas a las deficiencias identificadas.</p> <p>No se han adoptado acciones adicionales para compartir y validar información relativas a las deficiencias identificadas</p>	<p>Asegurar la implantación efectiva de los requerimientos de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y el cumplimiento con las Normas y métodos recomendados (SARP) por la OACI relacionadas con Servicios de Navegación Aérea.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/6</p> <p>RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS METEOROLOGÍA AERONÁUTICA</p> <p>Que, con el objetivo de resolver las deficiencias de meteorológica aeronáutica asociadas con su personal y con la finalidad de contar en su plantel con meteorólogos aeronáuticos que cumplan con los requisitos de formación de la Organización Meteorológica Mundial, los Estados y Territorio de las Regiones CAR/SAM que tengan esta deficiencia:</p> <p>a) preparen e implementen cursos de formación profesional de meteorólogos aeronáuticos alineados al BIP-M contenido en la Publicación OMM No. 1083, en alianza con universidades, CIACs o instituciones de formación terciaria no universitaria que cumplan con los estándares de calidad en la educación impartida;</p> <p>b) creen vínculos de cooperación con los representantes permanentes de sus Estados ante la OMM, a fin de poder acceder a cursos de formación del personal ofrecidos a distancia por universidades e institutos internacionales, y que son aprobados por la OMM;</p> <p>c) preparen e implementen un programa de vinculación del personal meteorológico universitario o personal con formación profesional técnica con las dependencias meteorológicas aeronáuticas de los servicios de navegación aérea a corto y mediano plazos; e</p> <p>d) informen a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI los planes para la preparación e implementación de los cursos de formación de meteorología aeronáutica alineados al BIP-M contenido en la Publicación OMM No. 1083 para la reunión GREPECAS/18.</p>	<p>Actividades para apoyar los esfuerzos de los Estados se han incluido como parte de los proyectos MET del GREPECAS como una revisión de los procesos HRM del QMS</p>	<p>Los Estados y grupos regionales de implementación de navegación aérea deben abordar las cuestiones de Meteorología aeronáutica o crear las estructuras necesarias y competentes para incrementar las actividades de competencia y entrenamiento en Meteorología Aeronáutica.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/7 POSTERGACIÓN DEL APROBACIÓN DEL VOL. III DEL EANP CAR/SAM</p> <p>Que, atendiendo que la OACI se encuentra elaborando la actualización del GANP para el 2019 y la importancia de alinear el Volumen III a los requerimientos del mismo,</p> <p>a) la Secretaría, postergue la circulación del Vol. III del e-ANP CAR/SAM hasta culminar la alineación con la sexta versión del GANP.; y</p> <p>b) debido a que el GANP en su sexta edición desarrollará con más detalles la Implementación basada en la performance, se insta a los Estados a que continúen utilizando los Planes Regionales de Implementación basada en la performance (SAM-PBIP y RPBANIP) para la elaboración de sus Planes Nacionales de Navegación Aérea.</p>	<p>La región NAM está trabajando en una versión preliminar de su ANP Vol. III.</p> <p>El Grupo de Tarea del ASBU incluye un seguimiento a la evolución del marco de trabajo del ASBU y la nueva versión del GANP.</p>	<p>Los Estados necesitan continuar participando en el desarrollo del plan de actividades del grupo de tarea del ASBU y los próximos eventos amablemente auspiciados por Barbados y COCESNA; y adicionalmente proporcionen el PoC requerido para ser representado en el Grupo de Tarea.</p> <p>Mantenerse al corriente en las propuestas a ser discutidas durante la próxima AN-Conf./13 Montreal, Canada 9-19 Oct - 2018</p> <p>https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Pages/default.aspx</p>
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/8 MAYOR APOYO A LOS ESTADOS A LOS TEMAS Y PROYECTOS AFINES A AGA</p> <p>Que, los Estados tomen un mayor compromiso y realicen acciones más efectivas en apoyo a los Proyectos AGA del GREPECAS y que nominen especialistas AGA como puntos focales para el 30 de noviembre de 2016 con la finalidad de apoyar la implementación de las actividades relacionada de la Certificación de Aeródromos.</p>	<p>Los Estados no han designado expertos AGA en apoyo a los proyectos del GREPECAS.</p>	<p>Optimizar la coordinación con los Estados sobre los asuntos de implementación AGA.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/9 GRUPO AD HOC PARA EL ANÁLISIS DE MEJORAS EN LA COORDINACIÓN ENTRE GREPECAS Y RASG-PA</p> <p>Se establece un grupo Ad Hoc, formado por Bolivia, Brasil, Chile Estados Unidos, Republica Dominicana, Trinidad y Tabago, liderado por la OACI para que:</p> <p>a) realice el análisis de oportunidades de mejoras en la coordinación entre el GREPECAS Y RASG-PA; y b) realice su trabajo por medios electrónicos c) enviar sus recomendaciones a la Secretaria de la OACI a más tardar el 31 de agosto de 2018.</p>	<p>Se ha enviado una carta a los Estados NAM/CAR nominados. Dos de los tres Estados nominados respondieron con su Punto de Contacto nominado en nombre de los Estados. Un Estado está pendiente.</p> <p>Se espera comenzar el trabajo tan pronto como sea posible para completar el trabajo en la fecha meta.</p>	<p>Mejorar la efectividad de ambas entidades regionales, evitar duplicar las actividades. Uso eficiente de recursos de la OACI y de los Estados.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/10</p> <p>SEGUIMIENTO EN LA IMPLANTACIÓN DE LAS RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA 39° RELACIONADAS CON LA NAVEGACIÓN AÉREA</p> <p>Se insta a los Estados de las Regiones CAR/SAM a:</p> <p>a) recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM;</p> <p>b) proceder a enmendar sus PNNA tomando en cuenta el GANP 2015 y los planes regionales de implantación basados en performance y alineados con el ASBU;</p> <p>c) informar a los proveedores de servicios de navegación aérea y operadores de aeródromos de la necesidad de cumplir con los compromisos emergentes del Artículo 28 del Convenio de Chicago y la importancia de la calidad en los servicios mencionados;</p> <p>d) incluir en sus planes de contingencias de navegación aérea y aeródromo, aquellos Estados que aún no lo han hecho, las políticas y planes de acción en caso de que se produzca una interferencia ilícita en su área de responsabilidad e informar de la misma a la Oficina Regional para el CRPP/5;</p> <p>e) establecer alianza con proveedores, operadores y actores involucrados en la aviación a nivel nacional y regional para establecer procedimiento que mitiguen las ciberamenazas al sistema de aviación; y</p> <p>f) publicar diferencia en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificarlos a la OACI.</p>	<p>Las resoluciones de la asamblea 39 de la OACI afectan distintas áreas de navegación aérea en sus actividades. Algunas resoluciones A39/11, A39/12, A39/15, A39/18, A39/19, A39/22 requieren que los Estados tomen acción en áreas de Servicios de Navegación Aérea para cumplir con lo que pide la asamblea.</p>	<p>Continuar con la implementación de cuestiones de Servicios de Navegación Aérea.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>DECISIÓN GREPECAS/18/11 ESTRATEGIA DE DEFICIENCIAS DE CARTOGRAFÍA Los grupos de tarea que desarrollan el Programa G de GREPECAS en coordinación con la OACI, atiendan las deficiencias en cartografía aeronáutica en caso que la fase 2 necesite de una estrategia de implementación regional.</p>	<p>Los órganos de decisión de los Estados (u otras organizaciones) publicarán en su AIP en cumplimiento al plan de titularización de cartas y para informar a las partes interesadas si el estado no eligiera la transición a la nueva tabla de identificación (AIP/sección GEN1-7, para diferencias)</p>	<p>Asegurar el beneficio colectivo de todas las partes interesadas por medio de colaboración planificada garantizada y enfoque coordinado e integrado.</p>
<p>DECISIÓN GREPECAS/18/12 TRANSICIÓN DE CARTOGRAFÍA RNAV A RNP Los Grupos de tarea que desarrollan el Programa A de GREPECAS elaboren una estrategia regional de implementación para la transición de la nomenclatura RNAV a RNP en las cartas de aproximación.</p>	<p>Como parte del esfuerzo continuo para optimizar inconsistencias resultantes que emerjan del PBN, se presentan cambios a la identificación del procedimiento de vuelo por instrumentos, y cartas de acercamiento de RNAV a RNP se incorporan para alinear la identificación del procedimiento de carta de acercamiento con la designación de la especificación de navegación. Navegación aérea (RNAV) a Navegación requerida (RNP) instrumentos de acercamiento carta de representación, la cual ha sido retirada referencia ICAO Cir. 353)</p>	<p>El advenimiento de la Navegación basada en la performance (PBN) está teniendo un mayor impacto en todos los aspectos de la industria de la aviación y en los profesionales asociados a los Estados involucrados en la planeación PBN, implantación y ejecución.</p>
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS/18/13 IMPLANTACIÓN DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL Los Estados de las Regiones CAR/SAM, organizaciones internacionales y regionales, compartan herramientas y ejemplos que apoyen una eficaz implantación de la gestión de seguridad operacional, a ser publicados en el portal sobre Implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI).</p>	<p>Esta es una invitación abierta para el intercambio de las mejores prácticas y lecciones aprendidas de los Estados y la industria y tenerlas publicadas en la OACI para el uso común de la comunidad de la aviación.</p>	<p>Una forma más óptima para compartir implementaciones sobre la gestión de Seguridad operacional y promover su aplicación de manera oportuna por los Estados.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS/18/14 MEJORA DE LA ESTRUCTURA DEL GRUPO DEL ATLÁNTICO MERIDIONAL (SAT)</p> <p>La OACI impulse un estudio orientado a formalizar la estructura del grupo SAT, considerando las posibilidades de una mejor coordinación con la Región NAT.</p>	<p>Se propone un estudio. Trinidad y Tabago participa en el Grupo SAT.</p>	<p>Asegurar eficiencia en los Grupos Regionales de implementación.</p>
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/15 DOCUMENTOS DE CONTROL DE INTERFACES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL AIDC</p> <p>Que para la implantación del servicio AIDC entre centros automatizados adyacentes:</p> <p>a) se adopte el Protocolo AIDC/ASIA PAC Versión 3.0 como documento base para las interconexiones AIDC entre los Centros de Control Adyacentes entre las Regiones CAR y SAM. De igual manera que sea la base para las interconexiones en los Estados SAM; y</p> <p>b) que la región CAR y los Estados adyacentes a los Estados Unidos utilicen como base para su implementación el Protocolo NAM/ICD Versión E o superior.</p>	<p>Durante la Reunión de Implantación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) en las Regiones NAM/CAR/SAM, celebrada en Lima, Perú, 16 - 20 de abril de 2018, todos los Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM acordaron adoptar esta conclusión.</p>	<p>Asegurar la interoperabilidad regional para el intercambio de mensajes de Servicio(s) de tránsito aéreo (ATS).</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/16 IMPLEMENTACIÓN A CORTO PLAZO POR LOS ESTADOS DE LA FUNCIONALIDAD AIDC</p> <p>Que:</p> <p>a) Se compartan datos radar entre las FIR de Curaçao, Venezuela, República Dominicana, Ecuador y Centro América.</p> <p>b) Los Estados que poseen la capacidad de automatización instalada en sus sistemas ATC impulsen la puesta la interconexión y puesta en operación de sus conexiones AIDC a corto plazo.</p> <p>c) Se invita a liderar esta iniciativa a los Estados de Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Ecuador, Brasil, Argentina y Colombia</p> <p>d) En los proyectos de actualización de los sistemas ATC se integren dentro de los requisitos técnicos/operativos los requisitos de integración con sus FIR adyacentes.</p>	<p>Todos los Estados proporcionarán su Plan de Acción del AIDC a más tardar a finales de agosto de 2018.</p>	<p>Asegurar una implementación armonizada y coordinada del AIDC entre las partes interesadas involucradas.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/17 MEDIDAS PARA MINIMIZAR ERRORES DE PLANES DE VUELO</p> <p>Que atendiendo a la discusión acerca de la problemática de los errores de plan de vuelo y su impacto negativo en las coordinaciones automatizadas, y observando que la correcta presentación y procesamiento de planes de vuelo es clave para la implementación de ADS-B, AIDC, ATFM, entre otros conceptos y funcionalidades, y considerando que los errores de planes vuelo entre las diferentes FIR generan LHD que deben abordarse como un problema regional de tratamiento a corto plazo, la reunión instó a que:</p> <p>a) los Estados NAM/CAR/SAM e IATA discutan ampliamente la problemática en la Reunión de Implantación del AIDC de todas las regiones, a efectuarse en Lima, Perú del 16 al 20 de abril del 2018;</p> <p>b) los Estados instruyan a sus representantes que asistan a la reunión en Lima, a que integren soluciones locales y regionales que permitan solventar esta problemática a corto plazo en la región; y</p> <p>c) los Estados e IATA se comprometen a implementar los mecanismos de solución de planes de vuelo con error que resulten de la reunión en Lima, antes de finalizar diciembre 2018.</p>	<p>Durante la Reunión AIDC celebrada en Lima, Perú, en abril 2018, todos los Estados acordaron intercambiar información y aplicar todas las recomendaciones proporcionadas por el Grupo Ad hoc de Plan de vuelo presentado (FPL) para minimizar los errores en los planes de vuelo.</p> <p>Todos los Estados desarrollaron un plan de acción a ser implementado durante 2018.</p>	<p>Enfoque regional y esfuerzo por reducir los errores en los mensajes FPL y asegurar una operación eficiente.</p>
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/18 FUSIONAR LOS PROYECTOS ACTUALES F1 Y F2 EN UN NUEVO PROYECTO F1</p> <p>Que para ganar eficiencias, los Proyectos F1 y F2 del Programa de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) de GREPECAS se fusionarán en un sólo Proyecto F llamado <i>“Proyecto de Implementación de Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos”</i></p>	<p>Los dos proyectos F1 y F2 se fusionaron en el proyecto F con varias tareas y actividades respectivamente.</p>	<p>Para iniciar la certificación de sus aeropuertos internacionales designados en el Plan de Navegación Aérea.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/19 PLAN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS</p> <p>Que para apoyar y asistir de mejor manera a los Estados/Aeródromos en las Regiones CAR y SAM en el proceso de certificación de aeródromos, los Estados/Territorios CAR y SAM deberían enviar a su respectiva Oficina Regional de la OACI un Plan de 3 años para la certificación de sus aeródromos, tomando en cuenta su peso en el total de la Región.</p>	<p>Se enviará una carta a los Estados solicitando un plan de certificación para los próximos tres años de sus aeródromos que no han iniciado el proceso.</p>	<p>Iniciar la certificación de sus aeropuertos internacionales designados en el Plan de Navegación Aérea de la OACI.</p>
<p>DECISIÓN GREPECAS 18/20 MODIFICACIÓN DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL GREPECAS</p> <p>Que con la finalidad de reflejar el procedimiento de rotación de la Secretaría del GREPECAS y Secretaría del RASG-PA, la Reunión decidió:</p> <p>a) modificar el Manual del Procedimiento del GREPECAS, en los términos que se presentan a continuación:</p> <p>“9.2.1 La <i>Secretaría</i> del GREPECAS será provista por la OACI (Director Regional NACC o SAM). El Director Regional de la OACI con más antigüedad asumirá la Secretaría del GREPECAS.”</p> <p>“9.2.2 El Director Regional que actúa como Secretario del GREPECAS no desempeñará simultáneamente las funciones de Secretario del Grupo de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan-América (RASG-PA), debiendo asumir dichas funciones el Director Regional de la otra Región.”</p> <p><i>Nota: Proceder a reenumerar 9.2.1 actual como 9.2.3;</i></p> <p>b) encomendar a la Secretaría realizar las coordinaciones necesarias para que estos cambios se reflejen en los TOR del RASG-PA; y</p> <p>c) realizar revisiones y cambios adicionales que sean necesarios para la actualización del manual.</p>	<p>Este requisito fue concluido a través de la Comunicación a los Estados ref. E.OSG - NACC73143 de fecha 2 de mayo de 2018..</p>	<p>Manual de Procedimientos actualizado.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS/18/21 APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL GTE Y CARSAMMA PARA LA MEJORA DEL PROCESO DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN DE LAS DESVIACIONES EN ESPACIO AÉREO RVSM</p> <p>Que con el fin de mejorar el proceso de análisis de la información de las desviaciones en el espacio aéreo RVSM se lleven a cabo las siguientes acciones:</p> <p>a) los Estados/Organizaciones Internacionales y CARSAMMA en coordinación con las Oficinas regionales de la OACI, lleven a cabo las actividades para mejorar la recepción y procesamiento de la información de las desviaciones en espacio aéreo RVSM; y</p> <p>b) que CARSAMMA y el GTE mantengan un intercambio de información y una coordinación estrecha con los grupos de implementación coordinados por las Oficinas regionales de la OACI para fortalecer las actividades de implementación que ayuden a reducir los eventos LHD en las FIRs de las regiones CAR/SAM,</p> <p>c) que los Estados/Organizaciones Internacionales en coordinación con CARSAMMA y las Oficinas regionales de la OACI tomen las medidas necesarias para evitar las operaciones de aeronaves No Aprobadas en espacio aéreo RVSM; asimismo coordinar con quien corresponda sobre el llenado correcto del plan de vuelo para las operaciones de las Aeronaves de Estado en espacio aéreo RVSM, y</p> <p>d) que el GTE presente la planeación de las acciones anteriores y su avance de ejecución para la Reunión PPRC/5.</p>	<p>Se abordó caso por caso. Se espera mejorar el intercambio de información con la colaboración entre el GTE de GREPECAS y RASG-PA.</p>	<p>Mejorar los niveles de seguridad operacional en las FIR de la Región CAR.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>CONCLUSIÓN GREPECAS 18/22 APROBACIÓN DE ENMIENDA A LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE CARSAMMA Y DEL MANUAL DE ORIENTACIÓN PARA LOS PUNTOS DE CONTACTO (POC)</p> <p>Que, considerando que la seguridad operacional en el espacio aéreo de las regiones CAR/SAM es prioridad para la OACI, los Estados/Organización Internacionales, CARSAMMA y todas las partes interesadas:</p> <p>a) aprueban la enmienda de los Términos de Referencia (ToRs) para incluir dentro del alcance de CARSAMMA el procesamiento de las desviaciones laterales y longitudinales, para lo cual CARSAMMA deberá elaborar un proyecto para ser presentado en el GTE/18, para la incorporación de la evaluación de seguridad operacional de las desviaciones en el plano horizontal que incluya la metodología de análisis, el Modelo de Riesgo de Colisión a utilizarse, el establecimiento de un Nivel Deseado de Seguridad Operacional y el material guía para uso de los Puntos de Contactos (POC);</p> <p>b) aprueban el Manual de Orientación para los Puntos de Contacto (POC) Acreditados a la CARSAMMA; y</p> <p>c) solicitan a Brasil/DECEA el apoyo necesario para que CARSAMMA pueda cumplir con las nuevas responsabilidades derivadas de la enmienda de los TOR.</p>	<p>a) Finalizada b) Finalizada c) Se enviará carta a Brasil</p>	

CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DE LAS REUNIONES RASG-PA ESC

NACC/DCA/08 - NI/02
APÉNDICE B

Reunión	C/D	Núm	Área	Título de la Conclusión / Decisión	Texto de la Conclusión / Decisión	Seguimiento y comentarios	Responsable de la acción	Fecha de terminación	Entregable	Estado (Valida, Finalizada, Invalidada)
RASG-PA ESC22	D	1	FS	PROYECTO DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LAS REGIONES CAR Y SAM	El ESC aprobó apoyar el Proyecto Mundial de Información de Seguridad Operacional de Flight Safety Foundation e incluirlo como Proyecto de RASG-PA para las Regiones CAR y SAM.	A ser revisado bajo la NE/07 de Flight Safety Foundation.	Flight Safety Foundation	11-Dec-16	Informe	Válida
RASG-PA ESC23	D	1	FS	IMPLEMENTACIÓN DEL CONCEPTO DE "EQUIPO TÁCTICO DEL RASG-PA"	Que RASG-PA implemente el concepto "Equipo Táctico del RASG-PA" para trabajar los "hot spots" identificados como una manera efectiva de fijar metas, gestionar y monitorear las mejoras de seguridad operacional en lugares específicos.	Esta información se añadirá en el Apéndice B de la Cuarta Edición del Manual de Procedimientos de RASG-PA.	PA-RAST	23-Jun-16	Incluir Procedimiento del Equipo Táctico del RASG-PA en el Manual de Procedimientos de RASG-PA	Válida
RASG-PA ESC27	D	4	FS	PROGRAMA FOQA	Que la Oficina Regional SAM trabaje con ATR en la investigación y proporcione orientación y posibles soluciones a la restricción de involucrar aeronaves y operadores por encima del umbral 27.000MTOW en el programa FOQA, en preparación para una posible revisión de la Comisión de Aeronavegación de la OACI (ANC), ya que impacta la seguridad operacional. Esto debe ser completado antes de la siguiente reunión del ESC.	A ser discutido bajo la NE/04	Oficina Regional SAM y ATR		Posibles soluciones a la restricción de involucrar aeronaves y operadores por encima del umbral 27.000MTOW en el programa FOQA	Valid

CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DE LAS REUNIONES RASG-PA ESC

NACC/DCA/08 - NI/02
APÉNDICE B

Reunión	C/D	Núm	Área	Título de la Conclusión / Decisión	Texto de la Conclusión / Decisión	Seguimiento y comentarios	Responsable de la acción	Fecha de terminación	Entregable	Estado (Valida, Finalizada, Invalidada)
RASG-PA ESC28	D	2	FS	REVISIÓN DE LAS METAS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL CORRESPONDIENTES	Que, para la actualización de las metas regionales de seguridad operacional correspondientes tomando en cuenta las nuevas metas de seguridad operacional propuestas en el Plan mundial de seguridad operacional de la aviación (GASP) (2020-2022), el PA-RAST:	A ser informado por el PA-RAST	PA-RAST		actualización de las metas regionales de seguridad operacional	Valid
RASG-PA ESC28	D	2			a) revise y analice la información proporcionada en la NE/12		PA-RAST		revise y analice la información proporcionada en la NE/12	Válida
RASG-PA ESC28	D	2			b) informe cualquier hallazgo y recomendación a la Reunión RASG-PA ESC/29, sobre la actualización propuesta de las metas regionales de seguridad operacional y las nuevas metas mundiales de seguridad operacional del GASP.		PA-RAST		informe cualquier hallazgo y recomendación	Válida
RASG-PA ESC28	D	3	FS	REVISIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO DE RASG-PA	Con la adición de los nuevos miembros del ESC, el Plan Estratégico deberá ser revisado, según sea necesario por un pequeño grupo de los miembros del ESC, liderado por el representante de CANSO, y notificar sus hallazgos a la siguiente reunión del ESC.	A ser discutido bajo la Cuestión 6 del Orden del Día	un pequeño grupo de los miembros del ESC, liderado por el representante de CANSO		el Plan Estratégico deberá ser revisado, según sea necesario	Valid

CONCLUSIONES (C) Y DECISIONES (D) DE LAS REUNIONES RASG-PA ESC

Reunión	C/D	Núm	Área	Título de la Conclusión / Decisión	Texto de la Conclusión / Decisión	Seguimiento y comentarios	Responsable de la acción	Fecha de terminación	Entregable	Estado (Valida, Finalizada, Invalidada)
RASG-PA ESC28	D	4	FS	REVISIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIÓN DE RASG-PA	Que el Plan de Comunicaciones de RASG-PA sea revisado según sea necesario, actualizando las decisiones y conclusiones válidas con respecto al Plan de Comunicación, y apoyar los esfuerzos alcanzados liderados por Chile y FSF para expandir la participación en los eventos de RASG-PA.	A ser discutido bajo la Cuestión 7 del Orden del Día	RASG-PA ESC		el Plan de Comunicaciones de RASG-PA sea revisado según sea necesario	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC29	C	1	FS	ENHANCEMENT OF SAFETY DATA ANALYSIS BY GREPECAS AND RASG-PA	That, in order to enhance the safety performance analysis in the CAR/SAM Regions, and considering the existing work conducted by the PA-RAST MAC Group and the GREPECAS GTE; and to strengthen the coordination between RASG-PA and GREPECAS:					Valid
RASG-PA ESC29	C	1			a) the Secretariat coordinate with both groups to ensure a review of the data analysis work being conducted by each of them, identifying synergies and strengthening their work programme and outcomes; and		the Secretariat		to strengthen work programme	Valid
RASG-PA ESC29	C	1			b) report the results and findings to the RASG-PA ESC/30 Meeting.		the Secretariat	23-Mar-18	report the results and findings to the RASG-PA ESC/30 Meeting.	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC29	C	2	FS	FLIGHT DATA ANALYSIS PROGRAMME (FDMP)/ FLIGHT DATA ANALYSIS PROGRAMME FDAP IMPLEMENTATION IN THE NACC AND SAM REGIONS	That, in order to broaden FDMP/FDAP throughout the NACC and SAM Regions:					Valid
RASG-PA ESC29	C	2			a) States take note of the results of the CBA developed by RASG-PA FDAP Ad hoc working group for the implementation of FDAP on airplanes over 5 700 kg;		RASG-PA FDAP Ad hoc working group		implementation of FDAP on airplanes over 5 700 kg	Valid
RASG-PA ESC29	C	2			b) States and RSOOs encourage operator's review of the CBA document for them to decide their own implementation		States and RSOOs		operator's review of the CBA document	Valid
RASG-PA ESC29	C	2			c) States and RSOOs analyze the aviation safety benefits if an amendment to the aviation regulations is incorporated to request FDAP on aeroplanes above 5,700 Mass Take-off Weight (MTOW); and		States and RSOOs		analyze the aviation safety benefits if an amendment to the aviation regulations is incorporated to request FDAP on aeroplanes above 5,700 Mass Take-off Weight (MTOW)	Valid
RASG-PA ESC29	C	2			d) RASG-PA request the ICAO ANC to take note of the results of the CBA document and consider an amendment to Annex 6 Part I, FDAP Recommendation 3.3.1 and Standard 3.3.2 of Section 3.3, as follows:		RASG-PA and ICAO ANC		take note of the results of the CBA document and consider an amendment to Annex 6 Part I, FDAP Recommendation 3.3.1 and Standard 3.3.2 of Section 3.3	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC29	C	3	FS	ENHANCEMENT OF DATA COLLECTION	That, in order to enhance data collection, the Flight Safety Foundation:					Valid
RASG-PA ESC29	C	3			a) work with the PA-RAST co-chairs to determine the gaps in data collection that will serve the PA-RAST processes,		Flight Safety Foundation		determine the gaps in data collection that will serve the PA-RAST processes	Valid
RASG-PA ESC29	C	3			b) identify and prioritize desired information to be shared for effective safety improvements, and		Flight Safety Foundation		identify and prioritize desired information to be shared for effective safety improvements	Valid
RASG-PA ESC29	C	3			c) report the results of this task to the RASG-PA/ESC/31 Meeting.		Flight Safety Foundation	22-Feb-18	report the results of this task to the RASG-PA/ESC/31 Meeting	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC29	C	4	FS	PA-RAST DELIVERABLES	That, in order to make available and visible the deliverables accomplished by the RASG-PA PA-RAST:					Valid
RASG-PA ESC29	C	4			a) the PA-RAST shall prepare information packages on the accomplishments of PA-RAST DIPs for States awareness, as well as for DCA Meetings and Safety Directors Meetings;		PA-RAST		information packages on the accomplishments of PA-RAST DIPs	Valid
RASG-PA ESC29	C	4			b) the PA-RAST to follow-up on the actions agreed by the ESC, as detailed in paragraph 5.6;		PA-RAST		follow-up on the actions agreed by the ESC	Valid
RASG-PA ESC29	C	4			c) the Secretariat shall publish all PA-RAST deliverables and DIP information in the RASG-PA website, and		the Secretariat		publish all PA-RAST deliverables and DIP information in the RASG-PA website	Valid
RASG-PA ESC29	C	4			d) PA-RAST and Secretariat to report the results of these tasks to the RASG-PA/ESC/30 meeting		PA-RAST and Secretariat		report the results of these tasks to the RASG-PA/ESC/30 meeting RASG-PA/ESC/30 meeting	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC29	C	5	FS	FEEDBACK ON THE IMPLEMENTATION OF GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN GASP AND RASG-PA	That, in order to seek feedback from States and Industry to identify actionable gaps in the implementation of ICAO Global Plans, following a more client-oriented and performance-based approach by the RASG-PA, the RASG-PA Secretariat (NACC and SAM Regional ICAO Offices):					Valid
RASG-PA ESC29	C	5			a) conduct a survey on the level of satisfaction and the performance results provided by RASG-PA;		the RASG-PA Secretariat (NACC and SAM Regional ICAO Offices)		urvey on the level of satisfaction and the performance results provided by RASG-PA	Valid
RASG-PA ESC29	C	5			b) in consultation and agreement with the ESC Members, develop an action plan based on the survey results; and		the RASG-PA Secretariat (NACC and SAM Regional ICAO Offices)		develop an action plan based on the survey results	Valid
RASG-PA ESC29	C	5			c) present the survey results and respective action plan to the RASG-PA Members by 30 June 2018 and inform them to the ICAO ANC		RASG-PA Secretariat (NACC and SAM Regional ICAO Offices)	30-Jun-18	present the survey results and respective action plan	Valid
RASG-PA ESC29	C	6	FS	RASG-PA PREPARATION FOR PIRG-RASG MEETING	That, in order to organize a common position and ideas for the RASG-PIRG coordination Meeting on 13 December, the PIRG-RASG Preparation Ad-hoc Group (Brazil, Canada, United States, IATA and ICAO (NACC and SVRSOP) prepare a paper to include RASG-PA's achievements, evolution/strengths and Coordination with GREPECAS, for the RASG-PA representative to present at the meeting by 7 December 2017.		the PIRG-RASG Preparation Ad-hoc Group (Brazil, Canada, United States, IATA and ICAO (NACC and SVRSOP)	31-Dec-18	prepare a paper to include RASG-PA's achievements, evolution/strengths and Coordination with GREPECAS	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC30	C	1	FS	AN/13 WORKING PAPER ON FLIGHT DATA ANALYSIS PROGRAMME IMPLEMENTATION IN THE NACC AND SAM REGIONS	That, in order to highlight the work achieved on the Flight Data Analysis Programme Implementation in the NACC and SAM Regions in the upcoming NACC/SAM DCAs and ANCONF/13 and other safety related events, the RASG-PA ESC Members will:		RASG-PA ESC Members		highlight the work achieved on the Flight Data Analysis Programme Implementation in the NACC and SAM Regions	Valid
RASG-PA ESC30	C	1			prepare working papers for the 2018 DCAs Meetings and the AN/CONF/13; and		RASG-PA ESC Members		prepare working paper	Valid
RASG-PA ESC30	C	1			report on this progress by RASG-PA ESC/31 Meeting		RASG-PA ESC Members		report progress by ESC/31 Meeting	Valid
RASG-PA ESC30	C	3	FS	SHARING OF SAFETY DATA ANALYSIS RESULTS FOR THE IMPLEMENTATION OF SAFETY IMPROVEMENTS	That, in order for States/Industry to implement safety improvements based on the Safety Data Analysis from the PA-RAST Group, the PA-RAST will show the results of the FDX at the different Regional ANS Implementation Group Meetings in the NACC and SAM Regions.		the PA-RAST		show the results of the FDX at the different Regional ANS Implementation Group Meetings in the NACC and SAM Regions	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC30	C	4	FS	PROJECT MANAGEMENT APPROACH FOR RASG-PA	That, in order to effectively deliver what is required in RASG-PA and GREPECAS, and to use a common language for a better integration of RASG-PA and GREPECAS, ICAO will:		ICAO		effectively deliver what is required in RASG-PA and GREPECAS, and to use a common language for a better integration of RASG-PA and GREPECAS	Valid
RASG-PA ESC30	C	4			analyze the available options to implement Project Management Techniques in the RASG-PA and GREPECAS work programme; and		ICAO		analyze the available options to implement Project Management Techniques in the RASG-PA and GREPECAS work programme	Valid
RASG-PA ESC30	C	4			recommend the best option by the RASG-PA-ESC/32 Meeting.		ICAO		recommend the best option by the RASG-PA-ESC/32 Meeting	Valid
RASG-PA ESC30	C	6	FS	IMPROVEMENT AND EXPANSION OF RASG-PA'S DATA SHARING PROCESS	That, in order to improve and expand RASG-PA's data sharing process		RASG-PA Group		improve and expand RASG-PA's data sharing process	Valid
RASG-PA ESC30	C	6			ACI-LAC and CANSO seek the sharing of their safety data to enhance data analysis and precision; and		ACI-LAC and CANSO		seek the sharing of their safety data to enhance data analysis and precision	Valid
RASG-PA ESC30	C	6			PA-RAST develop a plan for sharing and storing appropriate safety data with the ICAO Regional Office in order to develop risk-based safety improvements/implementation actions in the region;		the PA-RAST		develop a plan for sharing and storing appropriate safety data with the ICAO Regional Office	Valid
RASG-PA ESC30	C	6			PA-RAST, ACI-LAC, and CANSO report progress to the ESC/31 Meeting.		PA-RAST, ACI-LAC, and CANSO		report progress to the ESC/31 Meeting.	Valid

RASG-PA ESC MEETINGS CONCLUSIONS (C) AND DECISIONS (D)

Meeting	C/D	No.	Area	Title of Conclusion / Decision	Text of Conclusion / Decision	Follow-up and Remarks	Responsibility	Target Completion Date	Deliverable	Status (Valid, Completed, Superseded)
RASG-PA ESC30	C	8	FS	HOSTING OF 2019 RASG-PA PLENARY	That, in order to plan and prepare the successful execution of the Tenth RASG-PA Plenary in 2019, States are invited to present their offer to host this meeting to the ICAO Regional Offices by 30 November 2018.		States	30-Nov-18	States are invited to present their offer to host this meeting to the ICAO Regional Offices	Valid
RASG-PA ESC30	D	2	FS	IDENTIFICATION OF SAFETY IMPROVEMENT AREAS FOR ANS SUPPORT ON RESOLUTION/ MITIGATION ACTIONS	That, in order to seek solutions and mitigations actions pertaining the ANS involvement for improving safety matters, the PA-RAST		the PA-RAST		seek solutions and mitigations actions pertaining the ANS involvement for improving safety matters	Valid
RASG-PA ESC30	D	2			notify those areas to the ICAO Regional Offices for ANS implementation support when required; and		the PA-RAST		notify those area for ANS implementation support	Valid
RASG-PA ESC30	D	2			identify areas of safety improvements		the PA-RAST		identify areas of safety improvements	Valid
RASG-PA ESC30	D	2			report to the RASG-PA ESC/31 Meeting on this progress		the PA-RAST		report to the RASG-PA ESC/31 Meetign	Valid
RASG-PA ESC30	D	7	FS	FOLLOW-UP AND COORDINATING TELECONFERENCES	That, in order to enhance the work and follow-up of the PA-RAST activities, the PA-RAST shall reestablish their follow-up teleconferences as soon as practical.		the PA-RAST		reestablish their follow-up teleconferences as soon as practical.	Valid

APÉNDICE C

**CONCLUSIONES SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN NAM/CAR Y SAM OACI/CLAC
(AVSEC/FAL/RG/7)**

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>Conclusión 7/1- Respuesta efectiva de los Estados a la solicitud de comentarios sobre la Enmienda 16 al Anexo 17, el GAsEP y otras solicitudes de la OACI</p> <p>Que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del AVSEC/FAL/RG adopten las medidas necesarias para responder en tiempo y forma efectiva la comunicación enviada a los Estados por la OACI, Ref. AS 8/2.1-17/90 de fecha 6 de julio de 2017, sobre la Enmienda 16 al Anexo 17 – Seguridad; la Comunicación AS8/1.10-17/84 de fecha 11 de julio de 2017 sobre el GAsEP, y otras solicitudes.</p>	<p>Tras la reunión para la alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el GAsEP (Lima, 7-11 Mayo 2018), la versión final del GAsEP será definida en la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación para las Américas y el Caribe (Ciudad de Panamá, 24-27 Julio 2018).</p> <p>Una nota de estudio, explicando el trabajo en el GAsEP, se preparará para el NACC/DCA/08.</p>	<p>Importancia de la vigilancia AVEC por autoridades competentes para asegurar la implementación efectiva y sostenible de las SARP AVSEC como parte del Mapa de ruta del Grupo Regional AVSEC NAM/CAR y SAM alineado con el GAsEP</p>
<p>Conclusión 7/2 - Taller sobre el Programa Sistemas de Gestión de la seguridad de la aviación (SeMS)</p> <p>a) se acepta la propuesta de Colombia para ser sede del Primer Taller sobre el Sistema de Gestión de la seguridad de la aviación (SeMS), a llevarse a cabo en el primer semestre del año 2018 y antes de la próxima reunión AVSEC/FAL/RG/8; y</p> <p>b) que los Estados prevean su participación activa en dicho taller, para compartir sus experiencias, se revise el material de orientación, y se alcancen avances concretos en el desarrollo, implementación y pronta operación de los SeMS en los Estados.</p>	<p>El primer Taller sobre el Sistema de Gestión de la seguridad de la aviación (SeMS), tendrá lugar en Bogotá del 18 al 21 de Septiembre 2018.</p>	<p>La participación en este evento será de mucho beneficio para el personal AVEC de las Autoridades de Aviación Civil y partes interesadas como una herramienta para el control de calidad del sistema AVSEC.</p>
<p>Conclusión 7/3 - Informe sobre el Programa de Coordinación entre los Estados para estandarizar los procedimientos de auditorías de sus sistemas de seguridad de la aviación</p> <p>Que con el fin de mejorar las tareas que desarrolla el Grupo de Trabajo sobre Inspección única de seguridad (OSS), considere los protocolos de auditoría presentados por Brasil y los adapte a las necesidades del Proyecto, incorporándolos al mismo.</p>	<p>Los avances del Grupo de Trabajo sobre inspección única de seguridad (One-Stop Security, OSS) serán revisados durante el AVSEC/FAL/RG/8 en Ciudad de México del 13 al 17 de Agosto 2018.</p>	<p>Subráyese – El proceso de verificación del OSS deberá basarse en que los Estados involucrados cumplan, como mínimo, con las normas del Anexo 17.</p>

Conclusión/Decisión	Seguimiento	Relevancia para los Estados
<p>Conclusión 7/7 - Procedimientos para la implementación del Sistema de Control de Seguridad Único (OSS)</p> <p>Que:</p> <p>a) el Grupo de Trabajo sobre el Proyecto de Control Único de Seguridad (OSS) utilice como guía el modelo de Protocolos de auditoría desarrollado por Brasil;</p> <p>b) trabaje en el desarrollo de un modelo de programa de seguridad único, tomando como referencia un marco normativo similar al desarrollado por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para temas de seguridad operacional conocidas como Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR); y</p> <p>c) una vez desarrollado e implementado dicho marco normativo, se consideren las ventajas de establecer un sistema de reconocimiento de equivalencia de las inspecciones de Seguridad entre los Estados de la Región (OSS) para mejorar la conectividad.</p>	<p>Los avances del Grupo de Trabajo sobre inspección única de seguridad (One-Stop Security, OSS) serán revisados durante el AVSEC/FAL/RG/8 en Ciudad de México del 13 al 17 de Agosto 2018.</p>	<p>Subráyese – El proceso de verificación del OSS deberá basarse en que los Estados involucrados cumplan, como mínimo, con las nomas del Anexo 17.</p>