



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/09 — NI/02
17/04/19

**Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/09)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

**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) y B (RASG-PA) .	
<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, Thirty First Regional Aviation Safety Team – Pan America Executive Steering Committee Meeting (RASG-PA ESC/31), Buenos Aires, Argentina, 8 to 9 November 2018 (disponible solamente en inglés)• Informe, Thirty Second Regional Aviation Safety Group — Pan America Executive Steering Committee Meeting (RASG-PA ESC/32) Mexico City, Mexico 19 to 20 March 2019 (disponible solamente en inglés)

1. Introducción

1.1 La reunión NACC/DCA/8 fue celebrada del 31 de julio al 2 de agosto de 2018 en Ottawa, Canadá, mientras que los diferentes grupos regionales se han reunido como se indica a continuación:

- Decimoctava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18), Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

- Trigésima Primera Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/31), Buenos Aires, Argentina, 8 y 9 de noviembre de 2018
- Trigésimo Segunda Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/32), Ciudad de México, México del 19 al 20 de marzo de 2019

2. Consideraciones

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

- mejoras y acciones para perfeccionar las acciones que toman RASG-PA y GREPECAS
- 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
- Implementación de los requisitos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

2.2 El programa de trabajo y las conclusiones de los grupos regionales fueron aprobados por el mecanismo exprés.

2.3 GREPECAS celebrará su reunión CRPP en julio de 2019 y su plenaria en junio de 2020. En el caso de RASG-PA, ya que la Décima Reunión Plenaria del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (RASG-PA/10) se celebra en Quito, Ecuador, del 17 al 21 de junio de 2019, sus resultados no estarán disponibles para la reunión NACC/DCA/9 y solo se muestran los del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC).

2.4 Considerando el 40o período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019, se debería tomar nota de las discusiones a desarrollarse por las plenarias de RASG-PA y GREPECAS para tratar los logros del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), así como el siguiente plan de trabajo alineado con el nuevo trienio 2020-2022 de la OACI.

3 Conclusión

3.1 Se alienta a la Reunión a participar en los grupos regionales tomando en cuenta las mejoras previstas en sus mecanismos y sus conclusiones/decisiones y a tomar nota del impacto/la relevancia de cada conclusión y decisión para beneficio del Estado/la región.

**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</p> <p>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</p> <p>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. 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. 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. 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 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 de 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>
<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</p> <p>b) realice su trabajo por medios electrónicos</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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>
<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 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 Que con la finalidad de reflejar el procedimiento de rotación de la Secretaría del GREPECAS y Secretaría del RASG-PA, la Reunión decidió: a) modificar el Manual del Procedimiento del GREPECAS, en los términos que se presentan a continuación: “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.” “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.” <i>Nota: Proceder a reenumerar 9.2.1 actual como 9.2.3;</i> b) encomendar a la Secretaría realizar las coordinaciones necesarias para que estos cambios se reflejen en los TOR del RASG-PA; y 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>	

APÉNDICE B (DISPONIBLE ÚNICAMENTE EN INGLÉS)

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/23/D/1 – PARAST ToR for Tactical GoTeam To be drafted by Dec 2018 for approval for Fast Track and inclusion to RASG-PA as applicable.</p>	PARAST ToR for Tactical GoTeam	PA-RAST Gabriel Acosta	PA-RAST ToR development to be presented as a PA-RAST project to the ESC before the RASG-PA Plenary.	Superseded by RASG-PA ESC/32/D4. To be managed as part of a PA-RAST Project.
<p>RASG-PA/ESC/29/C/3 - ENHANCEMENT OF DATA COLLECTION That, in order to enhance data collection, the Flight Safety Foundation:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) work with the PA-RAST co-chairs to determine the gaps in data collection that will serve the PA-RAST processes, b) identify and prioritize desired information to be shared for effective safety improvements, and c) report the results of this task to the RASG-PA/ESC/31 Meeting. 	Data Enhancement	Flight Safety Foundation	Secretariat to follow-up with FSF and report to the ESC on 5 May 2019.	Superseded by RASG-PA ESC/32/D4. To be managed as part of a PA-RAST Projects, and each project will address specific data needs as necessary.

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/29/C/4PA-RAST DELIVERABLES That, in order to make available and visible the deliverables accomplished by the RASG-PA PA-RAST:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; b) the PA-RAST to follow-up on the actions agreed by the ESC, as detailed in paragraph 5.6; c) the Secretariat shall publish all PA-RAST deliverables and DIP information in the RASG-PA website, and d) PA-RAST and Secretariat to report the results of these tasks to the RASG-PA/ESC/30 meeting. 	<p>Make available and visible the deliverables accomplished by the RASG-PA PA-RAST</p>	<p>PA-RAST</p>	<p>PA-RAST to be present past deliverables as a PA-RAST project to the ESC before the RASG-PA Plenary</p>	<p>Superseded by RASG-PA ESC/32/D4. To be managed as part of a PA-RAST Project.</p>

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA/ESC/29/C/5 - FEEDBACK ON THE IMPLEMENTATION OF GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN GASP AND RASG-PA</p> <p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) conduct a survey on the level of satisfaction and the performance results provided by RASG-PA; b) in consultation and agreement with the ESC Members, develop an action plan based on the survey results; and 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. 	<p>Survey on the level of satisfaction and the performance results provided by RASG-PA/ action Plan</p>	<p>ICAO NACC and SAM Offices</p>	<p>Secretariat to follow-up with FSF and report to the ESC on 5 May 2019.</p>	<p>Completed</p>
<p>DECISION RASG-PA ESC/30/2 IDENTIFICATION OF SAFETY IMPROVEMENT AREAS FOR ANS SUPPORT ON RESOLUTION/ MITIGATION ACTIONS</p> <p>That, in order to seek solutions and mitigations actions pertaining the ANS involvement for improving safety matters, the PA-RAST:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) identify areas of safety improvements; b) notify those areas to the ICAO Regional Offices for ANS implementation support when required; and c) report to the RASG-PA ESC/31 Meeting on this progress. 	<p>identify areas of safety improvements</p>	<p>PA-RAST</p>	<p>PA-RAST to report progress</p>	<p>Superseded by RASG-PA ESC/32/D4. To be managed as part of a PA-RAST MAC data analysis process and projects.</p>

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/30/C/3 - SHARING OF SAFETY DATA ANALYSIS RESULTS FOR THE IMPLEMENTATION OF SAFETY IMPROVEMENTS</p> <p>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.</p>	<p>Show the results of the FDX to the different Regional ANS Implementation Group Meetings in the NACC and SAM Regions</p>	<p>PA-RAST</p>	<p>In 2018 safety data analysis was presented at SAM/IG but not to ANI (WG. RASG-PA to present to GREPECAS PPRC.)</p> <p>Secretariat did a follow-up with FSF and report to the ESC on 5 May 2019.</p>	<p>Completed</p>
<p>RASG-PA ESC/30/C/4 - PROJECT MANAGEMENT APPROACH FOR RASG-PA</p> <p>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:</p> <p>a) analyze the available options to implement Project Management Techniques in the RASG-PA and GREPECAS work programme; and</p> <p>b) recommend the best option by the RASG-PA-ESC/32 Meeting.</p>	<p>Inform on the best option - available options to implement Project Management Techniques in the RASG-PA and GREPECAS work programme</p>	<p>ICAO NACC/SAM Offices</p>	<p>Secretariat will develop a PMO manual by ESC/33.</p> <p>Work on going. Initiative is also being work with GREPECAS as concluded in GREPECAS/18 Meeting (2018)</p> <p>GREPECAS Work programme is defined. RASG-PA to present its work programme at ESC/32. With this information, ICAO will decide on best options. Proposed to be delivered by ESC/33.</p>	<p>Valid (Secretariat will develop a PMO manual by ESC/33)</p>

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/30/C/5 - BASELINE ANALYSIS FOR RASG-PA TO ENHANCE ITS PERFORMANCE AND COORDINATION WITH GREPECAS</p> <p>That, in order to optimize RASG-PA performance and its coordination process with GREPECAS, that the ICAO NACC and SAM Regional Offices use the survey results and other means to:</p> <p>a) conduct a baseline analysis for RASG-PA;</p> <p>b) evaluate/propose a process to enhance this coordination between RASG-PA and GREPECAS; and</p> <p>c) report by the RASG-PA ESC/32 Meeting</p>	<p>conduct a baseline analysis for RASG-PA and propose process to enhance this coordination between RASG-PA and GREPECAS</p>	<p>ICAO NACC and SAM Regional Offices</p>	<p>That, in order to optimize RASG-PA performance and its coordination process with GREPECAS, that the ICAO NACC and SAM Regional Offices use the survey results and other means to:</p> <p>a) conduct a baseline analysis for RASG-PA;</p> <p>b) evaluate/propose a process to enhance this coordination between RASG-PA and GREPECAS; and</p> <p>c) report by the RASG-PA ESC/32 Meeting</p>	<p>Completed</p>
<p>RASG-PA ESC/30/C/6 IMPROVEMENT AND EXPANSION OF RASG-PA'S DATA SHARING PROCESS</p> <p>That, in order to improve and expand RASG-PA's data sharing process;</p> <p>a) 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;</p> <p>b) ACI-LAC and CANSO seek the sharing of their safety data to enhance data analysis and precision; and</p> <p>c) PA-RAST, ACI-LAC, and CANSO report progress to the ESC/31 Meeting.</p>	<p>Plan for sharing and storing appropriate safety data</p> <p>sharing of their safety data to enhance data analysis and precision</p>	<p>PA-RAST</p> <p>ACI-LAC and CANSO</p>	<p>That, in order to improve and expand RASG-PA's data sharing process;</p> <p>a) PA-RAST develop a plan for sharing and storing appropriate safety data with the ICAO Regional Office in order to develop risk-based improvements/implementation actions in the region;</p> <p>b) ACI-LAC and CANSO seek the sharing of their safety data to enhance data analysis and precision; and</p> <p>c) PA-RAST, ACI-LAC, and CANSO report progress to the ESC/31 Meeting.</p>	<p>Valid</p> <p>Confirmation from CANSO and ACI is still pending.</p>

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/31/D/5 - RASG-PA/GREPECAS COORDINATION OVER ATC LANGUAGE PROFICIENCY REQUIREMENTS</p> <p>That, the RASG-PA Secretariat coordinate with GREPECAS Secretariat (ICAO NACC Office) regarding both groups initiatives on ATC language proficiency requirements and present a report to ECS/32</p>	Report to ECS/32 on initiatives on ATC language proficiency requirements.	Secretariat	That, the RASG-PA Secretariat coordinate with GREPECAS Secretariat (ICAO NACC Office) regarding both groups initiatives on ATC language proficiency requirements and present a report to ECS/32	Completed
<p>RASG-PA ESC/31/C/2 - IMPLEMENTATION OF COLLABORATIVE SAFETY TEAMS AS PART OF THE STATE SAFETY PROGRAMME (SSP)</p> <p>Collaborative Safety Teams (CSTs) implementation to be considered as RASG-PA initiatives, supported by ICAO NACC and SAM Regional Offices, and IATA.</p>	Collaborative Safety Teams (CSTs) implementation considered as RASG-PA initiative	ICAO NACC and SAM Regional Offices, and IATA	Collaborative Safety Teams (CSTs) implementation to be considered as RASG-PA initiatives, supported by ICAO NACC and SAM Regional Offices, and IATA.	Completed
<p>RASG-PA ESC/31/C3 - RASGPA GUIDANCE IN MAINTAINING RUNWAYS IN ACCORDANCE TO ICAO ANNEX 14 VOL. I</p> <p>ALACPA to keep the Guidance for maintaining runways of RASG-PA updated, according to ICAO's Annex 14 in the three available languages (English, Spanish and Portuguese).</p>	Updated guidance for maintaining runways of RASG-PA	ALACPA	ALACPA to keep the Guidance for maintaining runways of RASG -P to ICAO's Annex 14 in the three available languages (English, Spanish and Portuguese).	Valid (In final review)
<p>RASG-PA ESC/31/D7 - TURNING VFR APPROACHES INTO IFR USING PBN</p> <p>ATR in coordination with RASG-PA Secretariat and the GREPECAS, to develop a Safety Case regarding turning VFR approaches into IFR using PBN.</p>	Safety Case regarding turning VFR approaches into IFR using PBN	ATR	Safety Case regarding turning VFR approaches into IFR using PBN	Valid Charter under development (Secretariat+ATR)
<p>RASG-PA ESC/31/D8 - RASG-PA PLENARY AGENDA</p> <p>RASG-PA Secretariat to make all necessary arrangements to have an ESC agreed RASG-PA Plenary Meeting agenda for the ESC/32 for its approval.</p>	ESC agreed RASG-PA Plenary Meeting agenda	Secretariat	RASG-PA Secretariat to make all necessary arrangements to have an ESC agreed RASG-PA Plenary Meeting agenda for the ESC/32 for its approval.	Completed

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>RASG-PA ESC/31/D10 - ANC/13 RECOMMENDATION REVIEW BY PA-RAST PA-RAST to review ANC/13 Recommendations and report on suggested ESC action by ESC/32.</p>	Report on suggested ESC action	PA-RAST	PA-RAST to review ANC/13 Recommendations and report on suggested ESC action by ESC/32.	Superseded by RASG-PA ESC/32/D4. To be managed as part of a PA-RAST Project.
<p>RASG-PA ESC/31/D11 - REQUEST FOR SAFETY DATA RASG-PA Secretariat in coordination with the ICAO NACC and SAM Offices to send a letter to States, Industry and International Organizations in the Region, to request their hazards and safety information to the PA-RAST for improved risk mitigation.</p>	Request hazards and safety information to the PA-RAST for improved risk mitigation	Secretariat	RASG-PA Secretariat in coordination with the ICAO NACC and SAM Offices to send a letter to States, Industry and International Organizations in the Region, to request their hazards and safety information to the PA-RAST for improved risk mitigation.	Valid – Secretariat to coordinate with FAA on the contents of the Letter. NACC and SAM to send State Letters within 30 days
<p>RASG-PA ESC/31/C4 - REQUEST FOR SAFETY DATA LETTER CONTENT FAA, based on CAST experience, to support RASG-PA Secretariat in the development of the <i>Request for Safety Data Letter</i> contents.</p>	<i>Request for Safety Data Letter</i>	FAA	Secretariat to coordinate with FAA, prepare the letter and report at ESC/33	Valid
<p>RASG-PA ESC/31/D12 - DATA ANALYSIS OF SEVERE WEATHER INCIDENTS IN SAM PA-RAST to develop a project proposal aimed to:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Collect data related to severe weather incidents in the SAM region; b) Analyze the data to determine the level of risk; and c) If needed, determine risks mitigation actions. 	Project proposal	PA-RAST	PA-RAST to present a Project Charter for ESC Approval before ESC/33.	Valid

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>DECISION RASG-PA ESC/32/D1 Project Management Office functions The Secretariat of the RASG-PA assumes PMO functions as related to the RASG-PA applicable activities, to support project teams with technical and administrative support, as needed</p>	PMO functions assumed	Secretariat	PMO Role of Secretariat was approved by ESC/32	Completed
<p>DECISION RASG-PA ESC/32/D2 APPROVAL FOR THE IMPLEMENTATION OF PROJECT MANAGEMENT APPROACH The Secretariat will develop a framework for the Project Management Office (PMO) and Project Based Approach (PBA) to identify RASG-PA core-activities.</p>	Framework for the PMO and PBA	Secretariat	That the Secretariat develops a manual containing the Project Management Office (PMO) workflow for the RASG -P	Valid
<p>CONCLUSION RASG-PA ESC/32/C1 ASG-PA STRATEGIC PLAN APPROVAL That the Secretariat circulate the RASG-PA strategic plan for comments, and have an agreed version ready by the ESC teleconference of 5 May 2019 for ESC approval</p>	Agreed Strategic plan	Secretariat	Strategic Plan circulated and open for comments. Approval expected via fast track before ESC/33.	Valid
<p>CONCLUSION RASG-PA ESC/32/C2 ANALYSIS OF RASG-PA SCOPE OF ACTIVITIES That, the Ad hoc Group analyse and discuss ESC/32 WP/20 and provide recommendations to the ESC by 3 May 2019.</p>	Scope of activities	Ad hoc Group	The PA focused solely on safety data analysis and development of SEI/DIP designed to reduce fatality risk. ESC should adopt a project based approach (PBA) to address GASP mandates that are not within the scope of PA or Secretariat's responsibilities. -R -R	Closed
<p>DECISION RASG-PA ESC/32/C3 ANUAL SAFETY REPORT TEAM MEMBERSHIP That ICAO NACC and SAM Offices circulate a State Letter inviting member States to support the ASRT with technical experts qualified in safety analysis by 5 May 2019.</p>	State Letter	ICAO		Valid

Conclusion / Decisions	Deliverable	Responsible	Follow-up	Status
<p>DECISION RASG-PA ESC/32/D4 PA-RAST PROJECT CHARTERS</p> <p>That the PA-RAST present its project charters to the ESC for evaluation before RASG-PA plenary meeting.</p>	Project charters	PA-RAST	PA-RAST to present its Project Charters before ESC/33.	Valid
<p>CONCLUSION RASG-PA ESC/32/C4 PARTICIPATION IN THE ICAO SIMS RAMP INSPECTION DATA EXCHANGE PROGRAMME</p> <p>That the ICAO NACC and SAM Regional Offices present a WP for the upcoming meeting of the Caribbean Aviation Security and Safety Oversight System (CASSOS) and also invite COCESNA's Agencia Centroamericana de Seguridad Aerea (ACSA) as well as Canada, to join the ICAO's SIMS RAMP inspection data exchange.</p>	WP	ICAO	WP was presented at meeting of the Caribbean Aviation Security and Safety Oversight System (CASSOS).	Closed
<p>DECISION RASG-PA ESC/32/C4 RASG-PA PLENARY AGENDA</p> <p>The Secretariat will consider the proposed reporting structure for RASGs in the draft agenda for the RASG-PA Plenary Meeting, and circulate it to the ESC for comments.</p>	Reporting structure	Secretariat	ESC Agreed on the proposed agenda during the Telecon	Closed

- END -