



ICAO

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Regional Sudamericana (SAM)
Oficina Regional de América del Norte, América Central y el Caribe
(NACC)

**Seminario regional conjunto OACI-CANSO CARSAM sobre GRF
con enfoque en proveedores de servicios de navegación aérea
28 Septiembre 2021**

**RESUMEN DE LAS DISCUSIONES – Seminario Regional Conjunto OACI-CANSO CARSAM
sobre GRF con enfoque en proveedores de servicios de navegación aérea (21CARSAMGRF)**

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN	
Este documento enumera los resultados del Webinar conjunto OACI-CANSO para la Región CAR y SAM sobre GRF (código 21CARSAMGRF) realizado virtualmente el 28 de septiembre de 2021 con el apoyo de CANSO, IFATCA, ACI-LAC, Argentina y el Aeropuerto de Río Galeão (Brasil).	
Objetivos estratégicos de la OACI	<i>Este trabajo está relacionado con los siguientes objetivos estratégicos: A - Seguridad</i>

1 Antecedentes

1.1 La nueva metodología de la OACI para evaluar y notificar las condiciones de la superficie de la pista, comúnmente conocida como Global Reporting Format (GRF), permite una evaluación y notificación armonizadas de las condiciones de la superficie de la pista y correspondientemente una evaluación mejorada de la tripulación de vuelo del desempeño de despegue y aterrizaje.

1.2 En la carta a los Estados 20/73, la Secretaría de la OACI informó sobre la adopción por parte del Consejo del cambio de las fechas de implementación de los SARPS y PANS relacionados con el Nuevo Formato Global de Reporte de Condición de Pista (GRF), como resultado de la Pandemia de COVID-19, hasta el 4 de noviembre de 2021.

1.3 Ambas Oficinas Regionales de la OACI han iniciado esfuerzos para instar a los Estados a que cuenten con un Plan de implementación del Nuevo Formato Global de Reporte de Condición de Pista (GRF). Durante estos esfuerzos, los Estados han identificado la necesidad de aumentar la conciencia de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, específicamente, los controladores de tránsito aéreo y el personal de gestión de la información aeronáutica (AIM) y meteorología (MET).

1.4 Este seminario virtual es un esfuerzo conjunto entre las oficinas regionales NACC y SAM de la OACI y CANSO, con el apoyo de ACI-LAC, IFATCA, ANAC Argentina, EANA Argentina y el Aeropuerto Rio Galeão.

1.5 El objetivo del webinar es abordar diferentes temas relacionados con la nueva metodología de la OACI para evaluar y reportar el estado de la superficie de la pista, pero con un enfoque en los desafíos identificados en los proveedores de servicios de navegación aérea, cuya fecha de implementación está programada para el próximo. 4 de noviembre, 2021.

1.6 Para lograrlo, el evento propone:

- ✓ Promover el intercambio de experiencias y lecciones aprendidas de varias partes interesadas, incluidos los Estados (representados por la OACI y ANAC Argentina), los operadores aeroportuarios (ACI-LAC y el aeropuerto de Río Galeão) y los ANSP (CANSO, IFATCA y EANA Argentina).
- ✓ Dar a la audiencia los medios para hacer preguntas al panel.
- ✓ Sensibilizar sobre la orientación disponible

2 Asistencia y Oradores

2.1 Más de 532 participantes asistieron al evento (72% de asistencia de participantes registrados) de 37 Estados diferentes de las Regiones CAR y SAM y otros, incluidos delegados de CAA, operadores de aeropuertos, operadores de aeronaves y ANSP.

Anguilla	Ecuador	Santa Lucía
Antigua and Barbuda	El Salvador	San Vicente y las Granadinas
Argentina	Granada	Saint-Maarten (holandesa)
Aruba	Guatemala	España
Barbados	Haití	Surinam
Bolivia	Honduras	Trinidad y Tobago
Brazil	México	Islas Turcas y Caicos
Chile	Montserrat	Reino Unido
Colombia	Nicaragua	Estados Unidos de América
Costa Rica	Panamá	Uruguay
Curazao	Paraguay	Venezuela
Dominica	Peru	
República Dominicana	Saint Kitts y Nevis	

2.2 Las presentaciones, grabaciones y otra información están disponibles en el portal del evento: <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2021-CARSAMGRF>

2.3 Los panelistas del evento fueron:

- Sr. Shayne Campbell - CANSO (Moderador)
- Sr. Paul Adamson - OACI

- Sr. Pedro Garrett - Aeropuerto Rio Galeão
- Sra. Silvia Stanescu - IFATCA
- Sra. Betsabe Isla - ANAC Argentina
- Sra. Paola Lopez - EANA Argentina

3 El Panel

3.1 El Sr. Shayne Campbell, Gerente de Seguridad de CANSO, pronunció un discurso de apertura en el panel, explicando que cada orador tendrá unos minutos para dar su experiencia, hacer algunas preguntas a cada uno y luego abrir el panel para las preguntas de la audiencia.

3.2 El Sr. Paul Adamson, de la sede de la OACI, inició el panel comentando cómo el GRF está destinado a respaldar la seguridad operacional en la pista, que sigue siendo una de las principales prioridades dentro de la OACI. El año pasado, una gran parte de los accidentes relacionados con la aviación se relacionaron con excursiones de pista, lo que convierte a GRF en una importante medida de mitigación para reducir los accidentes. También reconoció el trabajo de los Estados con la OACI en la redacción de SARPS y material de orientación para apoyar la implementación. Además, los seminarios web y las actividades de sensibilización organizadas por la OACI en todo el mundo y la asociación con todas las organizaciones internacionales involucradas. Paul destacó temas importantes como SNOWTAMS y comunicaciones, incluido ATIS, y la observación humana para determinar RWYCC, que son planteados repetidamente por especialistas que trabajan en la implementación de GRF.

3.3 Se pueden encontrar recursos de la OACI en: <https://www.icao.int/safety/Pages/GRF.aspx>

3.4 El Sr. Pedro Garrett del Aeropuerto de Río Galeão comentó sobre su experiencia desde el lado de las operaciones del aeropuerto. Comentó que antes de la pandemia de COVID (mediados de 2019), iniciaron la implementación en coordinación con su regulador ANAC Brasil. Los primeros pasos fueron la comprensión del porqué de esta implementación, seguidos del cómo, con nuevos procedimientos a implementar. Los documentos 9981 y CIR 355 fueron una guía importante para la implementación. La formación también fue un aspecto importante que abordaron con el personal de la zona de operaciones. Primero con una capacitación en escritorio seguida de una fase presencial, que incluye pruebas e incorporación de tecnología.

3.5 Abordó la necesidad de comprender el entorno local y cómo combinarlos con los procedimientos GRF.

3.6 La Sra. Silvia Stanescu aporta su experiencia de la implementación del GRF en Europa, que ya está implementada en la mayoría de los Estados de la UE, sin embargo, las actividades posteriores a la implementación siguen siendo importantes. Con el apoyo de las regulaciones de la EASA y la orientación de la OACI, comenzaron sus procedimientos locales, incluidos los controladores de tránsito aéreo y todas las partes interesadas involucradas.

3.7 Uno de los principales desafíos identificados fue la falta de uniformidad de la información y capacitación, ya que cada aeropuerto está encontrando soluciones de implementación de acuerdo a su entorno local. Además, reconoce que para los aeropuertos que no tienen ATIS, el controlador de tráfico aéreo asume la carga de trabajo a través de la frecuencia.

3.8 La Sra. Betsabe Isla, especialista en AIM de ANAC Argentina, explicó cómo se inició la implementación del GRF en Argentina, con la publicación de una circular de asesoría, reglamentos

relacionados con el aeródromo y luego la publicación de varios AIC con procedimientos y la fecha de implementación para reconocimiento de los usuarios. También comentó sobre las pruebas iniciales en los aeropuertos de Bariloche, Ushuaia e Iguazú. Tanto Bariloche como Ushuaia se encuentran con condiciones invernales, mientras que Iguazú solo recibe fuertes lluvias. También comentó sobre la capacitación y el uso de seminarios web para aumentar la conciencia del personal operativo.

3.9 La Sra. Paola López, de EANA Argentina (ANSP de Argentina), también explicó el proceso de implementación desde la perspectiva del ANSP. Hizo hincapié en la evaluación de seguridad realizada por el ANSP sobre la implementación, incluida la necesidad de procedimientos de gestión de cambios para evaluar esos riesgos. También mencionó cómo EANA preparó procedimientos internos y capacitación para el personal.

3.10 Después de las pruebas, se dieron cuenta de la necesidad de reforzar la formación de todas las partes interesadas, incluidos los operadores de NOF, los ATCO e incluso el personal del aeropuerto.

3.11 Finalmente, se abordó una conversación abierta sobre varios aspectos, incluyendo preguntas de la audiencia. Una grabación de video de esta interacción estará disponible en el sitio web del evento. Además, se incluye una lista de las preguntas y respuestas de la audiencia en el panel en un documento separado disponible en:

<https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2021-CARSAMGRF> .

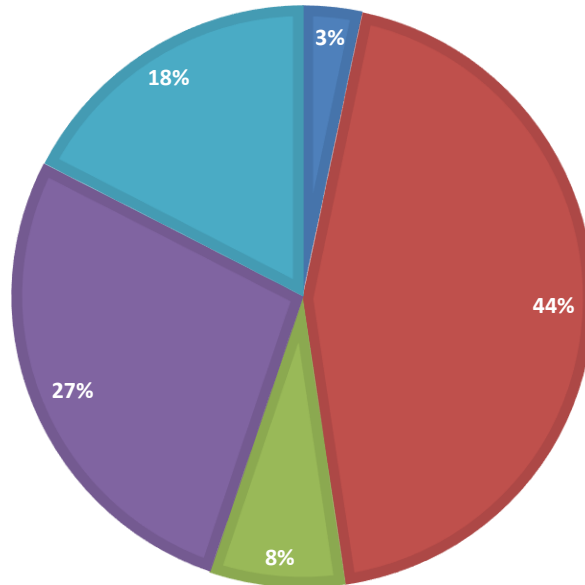
4 Conclusión

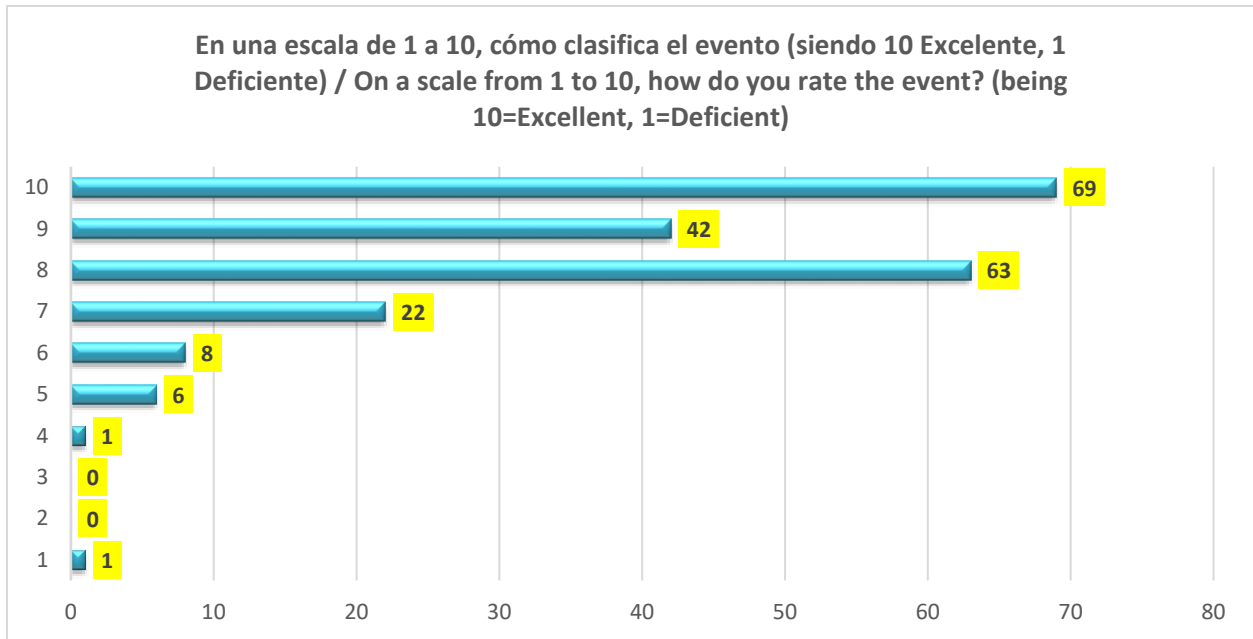
El evento despertó mucho interés por parte de los participantes, que realizaron importantes contribuciones a través de la función de preguntas y respuestas (disponible próximamente en <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2021-CARSAMGRF>) y en una encuesta dirigida a los participantes después del evento. Se incluye un resumen de la encuesta como Apéndice A de este documento.

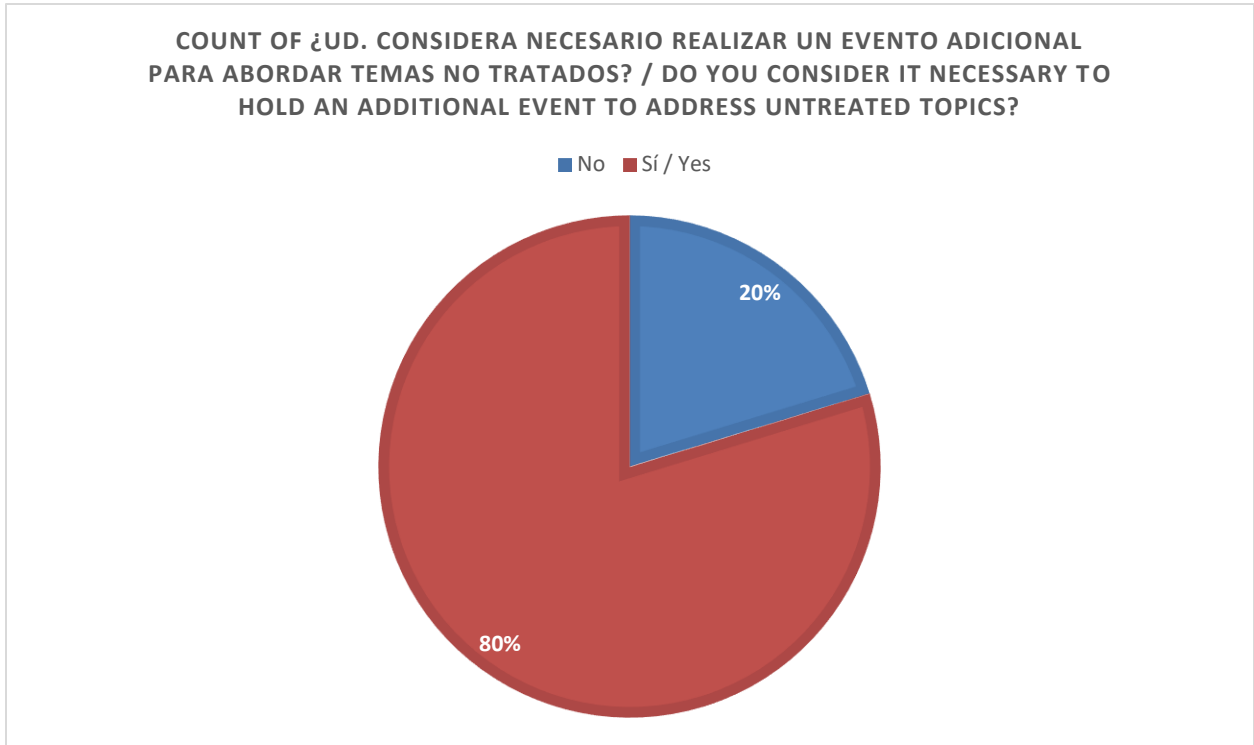
Apéndice A - Comentarios de los participantes de 21CARSAMGRF

YO TRABAJO / I WORK ON

- Aerolínea / Airline
- Aeropuerto / Airport
- Otro
- Proveedor de Servicio de Navegación aérea / Air navigation service provider
- Regulador (AAC)/ Regulator (CAA)







21CARSAM SURVEY RESULTS TO QUESTION: SI CONSIDERAS NECESARIO OTRO EVENTO SOBRE EL TEMA, ¿QUÉ TEMA O ASPECTO ABORDARÍAS? / IF YOU CONSIDER ANOTHER EVENT ON THE TOPIC NECESSARY, WHAT TOPIC OR ASPECT WOULD YOU ADDRESS?

	Español	English
1.	Sobre SNOWTAM	About SNOWTAM
2.	¿Cómo es el proceso de evaluación de RWYCC, quien tiene la última palabra, el controlador, meteorología, operaciones o es un consenso?	What is the RWYCC evaluation process like, who has the last word, the controller, meteorology, operations or is it a consensus?
3.	Un breve video didáctico de una inspección real para su difusión por ATC y AIM.	A short teaching video of an actual inspection to dissemination by ATC and AIM.
4.	Abordaría con ejemplos de situaciones puntuales, con ejemplos de los cifrados y notificaciones.	I would explain with examples of specific situations, with examples of encryption and notifications.
5.	Acerca de la conciencia de la situación	About situational awareness
6.	Acerca del formato o modelo que se utiliza para el reporte sobre las condiciones de la superficie de la pista. Muchas gracias.	About the format or model used to report on the runway surface conditions. Thank you.
7.	Rol del operador AD	AD Operator role
8.	Lado del operador de aeródromo del GRF y evaluación del estado de la superficie.	Aerodrome operator side of the GRF and surface condition evaluation.
9.	Aplicación del GRF en los aeropuertos	GRF application at airports
10.	Aspecto relacionado con las enmiendas a las regulaciones, gracias	Aspects related to regulations amendments, thank you
11.	Automatización en la gestión de mensajería aeronautica.	Automation in aeronautical messaging management.
12.	Capacitación en el uso del GRF orientado a los ATC.	Training in the use of the GRF aimed at ATC.
13.	Como operador de aeropuerto, no se cuenta con información precisa ya que por lo general la autoridad de aviación civil trabaja mayormente con los servicios de tránsito aéreo.	As an airport operator, you do not have accurate information, since; in general, the civil aviation authority works mainly with air traffic services.
14.	Comunicación con ATC, Cuando y como usar frecuencia ATIS o SNOWTAM y Como evaluar y asignar un RWYCC	Communication with ATC, When and how to use ATIS or SNOWTAM frequency and How to evaluate and assign a RWYCC
15.	Comunicación con ATS y retroalimentación de pilotos.	Communication with ATS and feedback from pilots.
16.	Con referencia a la pregunta No. 4 "¿Cómo evaluar y asignar un RWYCC?", todos los controladores realizamos cambio de pista de acuerdo a los cambios de viento en el aeródromo; con relación a los SNOWTAM, ¿Cómo afectaría esta decisión con el criterio de los controladores?	With reference to question No. 4 "How to evaluate and assign a RWYCC?", All the controllers perform runway changes according to the wind changes at the aerodrome; Regarding the SNOWTAM, how would this decision affect the criteria of the controllers?
17.	Coordinación entre las áreas afectadas y/o involucradas	Coordination between the affected and / or involved areas
18.	Coordinación con MET y ATC	Coordination with MET and ATC
19.	Cuál sería el aporte del servicio de Meteorología	What would be the contribution of the Meteorology service
20.	Desarrollar el tema de las inspecciones de pista y cantidades requeridas de acuerdo a los movimientos y procedimientos en general.	Develop the subject of runway inspections and required quantities according to the movements and procedures in general.
21.	EJEMPLOS DE LLENADO E INTERPRETACIÓN DE FORMATOS PARA EL GRF-RCR	EXAMPLES OF FILLING AND INTERPRETATION OF FORMATS FOR THE GRF-RCR
22.	El entrenamiento y la validación de los entrenados. Este es un aspecto principalmente práctico y la estación de lluvias en Santiago de Chile llegara en más de 6 meses.	Training and validation of the trainees. This is a mainly practical aspect and the rainy season in Santiago de Chile will arrive in more than 6 months.

23	¿El RCR se daría a todas las aeronaves en general? Solamente son para las de aviación comercial? o aviación menor también debe recibir esta información?	Would the RCR be given to all aircraft in general? Are they only for commercial aviation? Or minor aviation should also receive this information?
24	El rol de cada controlador en el proceso	The role of each controller in the process
25	El rol de meteorología. Según la última enmienda (N°80) la condición de pista en METAR/SPECI ya no se incluye	The role of meteorology. According to the last amendment (N ° 80) the track condition in METAR / SPECI is no longer included
26	En si GFR	GRF itself
27	Especificar: Quien reporta y que reporta	Specify: Who reports and what is reported
28	Estadísticas y mitigación	Statistics and mitigation
29	Estado de implementación por las distintas Autoridades de la Aviación Civil en América	Status of implementation by the different Civil Aviation Authorities in America
30	Evaluación de acumulación de agua en pista	Evaluation of water accumulation on the track
31	Evaluación de la condición de la pista. Instrumento de medición para el evaluó. Fraseología con la que se debe comunicar al piloto y/u otras dependencias sobre el estado de la pista.	Evaluation of the track condition. Measurement instrument for the evaluation. Phraseology with which to communicate to the pilot and / or other agencies about the state of the runway
32	Experiencias de estados para analizar la cadena de notificación.	State experiences to analyze the notification chain.
33	EXPLICACION SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS GRF Y SUS REPORTES	EXPLANATION OF THE GRF PROCEDURES AND THEIR REPORTS
34	Formatos utilizados, Flujo de información, comunicación de Aeropuerto a ANSP, y métodos y equipo en su caso para la medición de la profundidad del contaminante (agua) sobre el pavimento	Formats used, information flow, communication from Airport to ANSP, and methods and equipment, where appropriate, for measuring the depth of the pollutant (water) on the pavement
35	Fraseología utilizada por el ATC	Phraseology used by the ATC
36	GRF	GRF
37	Implementación	Implementation
38	Implementación técnica de la medición.	Technical implementation of the measurement.
39	Inspecciones de pista por ceniza volcánica.	Runway inspections for volcanic ash.
40	La comunicación directa con el ATC y los cambios que se reflejen en un reporte, como se comunicará, tomando en cuenta que la información llegue con brevedad a las aeronaves.	Direct communication with ATC and the changes that are reflected in a report, how it will be communicated, taking into account that the information reaches the aircraft as soon as possible.
41	La coordinación entre ATS, Gestor Aeroportuario y AIS.	Coordination between ATS, Airport Manager and AIS.
42	La estandarización del formato.	The standardization of the format.
43	La implementación y entrenamiento.	The implementation and training.
44	LA INCLUSION DE OTROS PARTICIPANTES COMO LAS OFICINAS DE METERELOGIA Y LOS EXPLOTADORES DE AEROPUERTOS	THE INCLUSION OF OTHER PARTICIPANTS SUCH AS WEATHER OFFICES AND AIRPORT OPERATORS
45	La parte operativa	The operative part
46	La reglamentación nacional, procedimientos para la aplicabilidad. Métodos de difusión en base a las regulaciones nacionales. Entrenamiento al personal del regulador, proveedor y explotador en sus diferentes roles	National regulations, procedures for applicability. Diffusion methods based on national regulations. Training of regulator, supplier and operator personnel in their different roles
47	LAS COMUNICACIONES CON LOS ATC, DONDE NO HAY ATIS, Y LAS COORDINACIONES CON LAS JEFATURAS AEROPORTUARIAS O PERSONAL DE TIERRA,	COMMUNICATIONS WITH ATC, WHERE THERE IS NO ATIS, AND COORDINATION WITH AIRPORT COMMUNICATIONS OR GROUND PERSONNEL,
48	Los roles de cada participante en el sistema ATSP, AAC y Operadores de aeródromos	The roles of each participant in the ATSP, AAC and Aerodrome Operators system

49	Luego de implementar el GRF en los aeropuertos se debe determinar los problemas que se hayan detectado y socializar	After implementing the GRF in airports, the problems that have been detected should be determined and socialized
50	Mas entrenamiento para el reporte del estado de pista	More training for the track status report
51	Más información sobre la aplicación RCR en países donde se tiene solamente lluvia.	More information about the RCR application in countries where there is only rain.
52	Material para guiar a los aeropuertos.	Material to guide the airports.
53	Me pareció excelente el evento, conocer las experiencias de diferentes países es buena pero considero que de realizarse otro evento se debería abordar ampliamente en sí en que consiste el GRF, y cuáles son las responsabilidades de cada uno de los implicados en el proceso.	The event seemed excellent to me, knowing the experiences of different countries is good; but I believe that if another event is held, what the GRF consists of, and what are the responsibilities of each of those involved in the process, should be fully addressed.
54	Mecánica de provisión del RCR a las tripulaciones por parte del ATC. Modificación de la secuencia original de los números de código del RCR acorde a la pista en uso. Saludos cordiales a todos y felicitaciones por el evento.	Mechanics of provision of RCR to crews by ATC. Modification of the original sequence of RCR code numbers according to the track in use. Best regards to all and congratulations on the event.
55	MECANISMOS O SOFTWARE PARA LA DIFUSION DE LA INFORMACION DEL EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO HASTA EL EXPLOTADOR DE AERONAVE.	MECHANISMS OR SOFTWARE FOR THE DISSEMINATION OF THE INFORMATION FROM THE AERODROME OPERATOR TO THE AIRCRAFT OPERATOR.
56	Más detalles sobre los materiales de orientación que existen. Cosas como ubicación, aplicación general, descripción general de lo que está disponible, etc.	More details about any guidance materials that exist. Things like location, general application, overview of what is available, etc.
57	Navegación PBN	PBN navigation
58	Papel de controlador en el proceso y coordinaciones necesarias sin sistema ATIS NI OFICINA DE AIS	Controller role in the process and necessary coordination without ATIS system OR AIS OFFICE
59	Consulte las preguntas dl Q&A sobre la inserción de validez en el AIP, de modo que se cubra el manejo con datos válidos desde el punto de vista del AIS. Las suposiciones dentro de la aviación no deberían estar bien, y asumir algo, por lo que AD OPS no ha indicado una confirmación, no debería estar bien. No es así como se deben tratar los datos válidos. O las 8 horas deberían volver a las 24 horas. y todos los cambios deben ser reportados ... de SECO a MOJADO / NIEVE, etc. y de regreso a SECO. La responsabilidad sigue siendo AD OPS de proporcionar esto oportunamente al AIS para su promulgación. El manejo expedito una vez recibido debe ser realizado por el AIS / NOF. Sería útil tener ejemplos de grabaciones ATIS. También debe quedar claro que, si el estado de la pista es mojado, esto también debe notificarse. En este momento, algunos Estados están concluyendo, a partir de la información proporcionada, que solo cuando hay agua estancada, solo entonces se debe informar. Estos son estados donde el clima es mayormente seco. Y seamos realistas, las RWY no deben construirse donde el agua estancada sigue siendo un problema. Debe tener una pendiente para desviar el agua.	Please refer to the Q&A questions regarding the validity insertion to the AIP, so that handling with valid data from an AIS point of view is covered. Assumptions within aviation should not be okay, and to assume something, whereby the AD OPS has not indicated a confirmation should not be okay. This is not how valid data should be dealt with. Or the 8hrs should just go back to 24 hrs. and all changes are to be reported...from DRY to WET/SNOW etc. and back to DRY. Responsibility remains with the AD OPS to provide this timely to the AIS for promulgation. Expedite handling once received must be done by the AIS / NOF. ATIS recordings examples would be handy to have. In addition, it should be made clear that if the condition of the runway is wet, that this should also be reported. Right now some States are concluding, from the information provided, that only when there is standing water that only then should this be reported. These are States where the weather is mostly dry. And let's face it, RWYs are not to be built where standing water remains an issue. It should have a slope to divert water. Last but not least. I understood during the seminar, one of the last presenters, informed that when the RWY landing direction changes, that the digits should be published in the

	<p>Por último, si bien no menos importante. Entendí durante el seminario, uno de los últimos presentadores, informó que cuando cambia la dirección de aterrizaje RWY, los dígitos deben publicarse en la dirección inversa ... sin embargo, se muestra el número bajo de RWY. Esto fue un poco confuso. ¿Podría explicarse esto de nuevo, por favor? ¿Es esto algo que el piloto debería revertir, si cambian las condiciones para ldg dir?</p> <p>Saludos desde Curazao, Natasha, OACI NACC AIM Rapp.</p>	<p>reverse direction...yet the RWY low number is shown. This was a bit unclear. Could this be explained again please? Is this something that the pilot should reverse, if conditions to ldg dir change?</p> <p>Greetings from Curacao, Natasha, ICAO NACC AIM Rapp.</p>
60	Procedimiento de evaluación y notificación en los aeropuertos mixtos civiles-militares en Chile.	Evaluation and notification procedure in mixed civil-military airports in Chile.
61	Procedimiento del seguimiento entre AFAC, torre de control, operaciones y mantenimiento.	Follow-up procedure between AFAC, control tower, operations and maintenance.
62	Procedimientos para condiciones SIN NIEVE (principalmente SECO).	Procedures for NON-SNOW conditions (mostly DRY).
63	Que las Autoridades Aeronáuticas cumplan con sus obligaciones.	That the Aeronautical Authorities comply with their obligations.
64	Rain / Lluvia se centró principalmente en SNOWTAM y lo entiendo, pero aquí en América Central no vemos / apenas vemos ese fenómeno.	Rain/Lluvia it was primarily focused on SNOWTAM and I get it, but here in central America we don't/barely see that phenomenon.
65	Repetir el tema	Repeat theme
66	Roles de los diferentes actores	Roles of the different actors
67	Seminarios para coordinar criterios de los ATC y las autoridades de los Aeropuertos	Seminars to coordinate criteria of ATC and airport authorities
68	Si, el uso necesario de los Estados en aplicar tecnología obligatoria para el reporte efectivo del GRF	Yes, the necessary use of the States in applying mandatory technology for the effective reporting of the GRF
69	SNOWTAM	SNOWTAM
70	OPERADORES DE AERÓDROMO Y OBJETIVO DE SNOWTAMS ¿ATC COM RESPECTO A RCR O SNOTAM O RWYCC SOLAMENTE?	SNOWTAMS AIM AND AERODROME OPERATORS ATC COM REGARDING RCR OR SNOTAM OR RWYCC ONLY?
71	Temas referentes a hasta qué punto puede ser utilizable un aeropuerto, dependiendo de las condiciones de la superficie con diferentes fenómenos meteorológicos que se presenten.	Issues regarding the extent to which an airport can be usable, depending on the surface conditions with different meteorological phenomena that occur.
72	Gracias por este seminario web sobre GRF. Fue muy informativo. Hay varios actores que juegan un papel importante con respecto al GRF. Algunos de ellos se presentaron hoy. Quizás pueda haber seminarios web en los que los actores puedan estar solos para que podamos escuchar la implementación en su área específica. Por supuesto, ellos darán más detalles y nosotros le haremos preguntas más específicas. Gracias de nuevo.	Thank you for this webinar on GRF. It was very informative. There are several actors playing an important role regarding the GRF. Some of them were presented today. Perhaps there can be webinars where actors can be alone so that we can listen to the implementation on their specific area. Of course, more details will be given by them and more specific questions will be asked by us. Thanks again.
73	La implementación del GRF a tiempo	The implementation of the GRF on time
74	El formato SNOWTAM, incluidas las inconsistencias identificadas y la necesidad de aclaración y / o más información sobre elementos específicos relacionados con los requisitos para la publicación de un SNOWTAM	The SNOWTAM Format, including inconsistencies identified and the need for clarification and/or more information on specific items related to the requirements for the publication of a SNOWTAM
75	Todo lo que involucre al sector AIS AIM	Everything that involves the AIS AIM sector
76	Capacitación e implementación	Training and implementation
77	Validez de la información GRF. Proporcione un ejemplo específico de un mensaje GRF SNOWTAM cancelado con los campos completados.	Validity of GRF information. Provide a specific example of a cancelling GRF SNOWTAM message with fields filled out.

	Ejemplo de un mensaje GRF SNOWTAM COR, incluya el mensaje original que se está corrigiendo (también, ¿qué campo se utilizará?	Example of a GRF SNOWTAM COR message, include the original message which is being corrected.(also what Field is to be used?
78	Qué fraseología deben utilizar los controladores de tránsito aéreo	What phraseology should be used by Air Traffic Controllers
