



LT 2/6.20

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

TERCERA REUNION DE
AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL

SUMARIO DE DISCUSIONES Y CONCLUSIONES

Lima, 6 al 8 de abril de 1987

CARTA DE ENVIO

Para: Estados participantes

Del: Presidente, Tercera Reunión de Autoridades
de Aviación Civil

Tengo el honor de remitirles el Informe de la Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil, celebrada en la ciudad de Lima del 6 al 8 de abril de 1987.


Cnel. FAP Luis Arroyo Jaime

Lima, 8 de abril de 1987

Resolución Suprema

Lima, 09 de marzo de 1987.

Debiendo realizarse en la ciudad de Lima, entre los días 6 al 8 de abril de 1987, la Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana;

Visto el oficio LT 2/6.20/160, de 19 de febrero de 1987, de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con sede en Lima;

De conformidad con el Decreto Supremo 006-76-RE; y,


Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

1.- Oficializar la Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, que se realizará entre los días 6 al 8 de abril de 1987, en la ciudad de Lima.

2.- La presente Resolución Suprema no irrogará gasto alguno al Presupuesto General de la República.

Regístrese, comuníquese y publíquese



RUBRICA DEL SEÑOR PRESIDENTE
DE LA REPUBLICA



ALLAN WAGNER TIZON
Ministro de Relaciones Exteriores

Registrado en la Fecha

DS No. 0119 /RP



I N D I C E

	<u>Página</u>
Reseña de la Reunión	0-1
Lista de Participantes	0-4
Agenda de la Reunión	0-8
Informe sobre el Asunto 1 de la Agenda	1-1
Informe sobre el Asunto 2 de la Agenda	2-1
Informe sobre el Asunto 3 de la Agenda	3-1
Informe sobre el Asunto 4 de la Agenda	4-1
Relación de Conclusiones	I

0. Reseña de la Reunión

0.1 Objetivos

La Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana fue convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional en consulta con los Estados de la Región para examinar a nivel regional ciertos asuntos relacionados con la navegación aérea, con la instrucción de personal aeronáutico, con la asistencia técnica y algunos aspectos del transporte aéreo.

0.2 Lugar y duración

La Reunión fue inaugurada el día 6 de abril de 1987 en la Sala de Conferencias de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú, y terminó sus sesiones el día 8 del mismo mes.

0.3 Apertura de la Reunión

La apertura de la Reunión fue precedida por unas palabras del Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, Ingeniero José Murgia Zannier, quien se dirigió a los participantes para darles la bienvenida en nombre del Gobierno del Perú y exponer los puntos de vista de su Administración en relación al evento. El Director de la Oficina, señor Rafael Henríquez Theran, destacó la significación del evento, así como las repercusiones que tendrían las conclusiones que fueran adoptadas por las autoridades de aviación civil para el desarrollo ordenado, eficaz, seguro y económico de la aviación civil internacional en la Región Sudamericana. Asimismo, asistieron como invitados especiales el Coronel FAP Luis Arroyo Jaime, Director General de Transporte Aéreo, el Coronel FAP Percy Ballivian, Director de Aeronáutica Civil, el señor Ministro Max de la Fuente, Director de Asuntos Aeronáuticos y del Espacio de la Cancillería, y el Licenciado Marco Gonzalez Perrigo, Gerente General de CORPAC S. A.

0.4 Organización y funcionarios

La mesa de la Reunión se organizó como se indica a continuación:

Presidente:	Coronel FAP Luis Arroyo Jaime Director General de Transporte Aéreo del Perú
Primer Vice-Presidente:	Doctor Yezid Castaño Gonzalez Jefe del Departamento Adminis- trativo de Aeronáutica Civil de Colombia
Segundo Vice-Presidente:	Coronel Jorge Poblete Lara Director de Planificación de la DGAC de Chile

Secretario: Señor Rafael Henriquez Theran,
asistido por el señor Enrique
Esteban

Asesores técnicos:

Asuntos ATS/SAR	Señor Alvaro Reyes Nieto
	Señor Alfredo Díaz López
Asuntos AGA	Señor Carlos Pinillos
	Señor Norberto Ferrari
Asuntos COM	Señor Carlos Stehli
Asuntos MET	Señor Anibal Saraiva
Asuntos TA	Señor José María Gabrielli
	Señor Jorge Castro
Asuntos AIS	Señor Roberto Jean François
Asuntos MPR/TRG	Señor Alvaro Reyes Nieto
Asuntos OPS	Señor Carlos Pinillos
Asuntos AT	Señora Marina Donato
	Señor Federico Casanovas

0.5 Modalidad de trabajo

La Reunión se desarrolló mediante un Comité Único para examinar todos los asuntos de la Agenda.

0.6 Idiomas de trabajo

Los trabajos de la Reunión se efectuaron en el idioma español.

0.7 Participantes

Participaron en la Reunión representantes de las Administraciones de Aviación Civil de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Panamá, Perú, Uruguay, Venezuela, de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA).

0.8 Agenda

La Agenda de la Reunión, tal y como fue aprobada durante la primera sesión de trabajo aparece en la página 0-8.

0.9 Conclusiones de la Reunión

Una relación de las Conclusiones adoptadas por la Reunión aparece en la página 0-9 y siguientes.

0.10 Clausura de la Reunión

La Reunión fue clausurada con unas palabras del señor Representante de la OACI para la Región Sudamericana, señor Rafael Henriquez Theran, quien resaltó la importancia de las Conclusiones obtenidas y agradeció a las Delegaciones el aporte efectuado para llevar a buen término la Reunión.

orupn nñ

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...

... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...
 ... 1988-1990 ...

LISTA DE PARTICIPANTESARGENTINA

Hugo Liernur Director de Tránsito Aéreo	Jefe de delegación
Carlos Horacio Gonzalez Jefe Departamento Control Operativo/ Dirección de Tránsito Aéreo	Delegado

BOLIVIA

Héctor Caballero Director de Aeronáutica Civil	Jefe de delegación
Walter Hoz de Vila Director Técnico de AASANA	Delegado
Antonio Lira Director Jurídico de Aeronáutica Civil	Delegado

BRASIL

José Edison da Silva Faria Sub-Director Adjunto de Operaciones, DEPV	Jefe de delegación
Julio Bezerra Filho Departamento de Aviación Civil	Delegado
Marcio Marques Soares Adjunto División Tránsito Aéreo, DEPV	Delegado

CHILE

Jorge Poblete Lara Director de Planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Jefe de delegación
Carlos Morales Durán Asuntos OACI de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Delegado

COLOMBIA

Yezid Castaño González
Jefe del Departamento Administrativo
de Aeronáutica Civil

Jefe de delegación

Diego Pardo Tovar
Asesor Jefe DAAC

Delegado

Leonardo Ronderos
Jefe Planeación DAAC

Delegado

ECUADOR

Carlos Puga Russo
Director de Aviación Civil, a.i.

Jefe de delegación

Oswaldo Acosta
Jefe División de Operaciones
Aeronáuticas, DGAC

Delegado

FRANCIA

Dominique David
Asistente del Director General de
Relaciones Internacionales

Jefe de delegación

Charles Andreani
Director Regional de Aviación
Civil/Antillas y Guyana

Delegado

PANAMA

Miguel Von Seidlitz
Sub-Director General Técnico

Jefe de delegación

Robinson Urriola
Director de Navegación Aérea

Delegado

PERU

Luis Arroyo Jaime
Director General de Transporte Aéreo

Jefe de delegación

Percy Ballivian
Director de Aeronáutica Civil

Delegado

PERU

Marco A. González Perriggo
Gerente General de CORPAC

Delegado

Julio Ferradas Platas
Director de Asesoría Legal, DGTA

Delegado

Max de la Fuente
Director de Asuntos Aeronáuticos y
del Espacio

Delegado

Luz Helena García Nuñez
Asesora Legal de la Dirección de
Aeronáutica Civil

Delegado

Carlos Pajares
Primer Secretario de la Cancillería

Delegado

Víctor Fernández Penadillo
Asesor Técnico de la Dirección de
Aeronáutica Civil

Delegado

Manuel Quijandría Lengua
Inspector Aeronáutica Civil

Delegado

URUGUAY

Julio C. Loureiro
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica

Jefe de delegación

Victor Balbi
Director General de Aviación Civil

Delegado

Eduardo Lepere
Director de la Secretaría Técnica DINACIA

Delegado

Graciela Balardini
Asesoría OACI

Delegada

Diego Gil
Jefe Relaciones Internacionales PLUNA

Observador

VENEZUELA

José Antonio Rodríguez Pérez Jefe de delegación
Director de Aeronáutica Civil M.T.C

José Reinaldo Bolívar Delegado
Director de Operaciones del Instituto
Aeropuerto de Maiquetía

José Antonio Rudas Delegado
Asesor de Aeronáutica Civil

Fernando Prato Delegado
Agregado Aéreo en el Perú

IATA

Enrique Echave Jefe de delegación
Director Técnico América Latina
y Caribe

Roberto V. de Aquino Delegado
Experto Técnico Regional

José Castellanos Delegado

Jorge Rodríguez Noguerras Delegado

IFALPA

Luis Angelini Jefe de delegación
Vice-Presidente Regional SAM/Sur

AGENDA DE LA REUNION

1. Progresos alcanzados en la aplicación de las conclusiones de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil (1985).
2. Revisión por áreas de las actividades más significativas ocurridas en la Región durante 1985-1986.
3. Programa de Trabajo de la Oficina Regional para 1987/1988.
4. Identificación de los problemas aeronáuticos más significativos existentes en la Región.

Asunto 1: Progresos alcanzados en la aplicación de las Conclusiones de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil (1985)

1.1 La Reunión examinó las Conclusiones formuladas por la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil (Lima, mayo de 1985) para facilitar soluciones a determinados problemas de índole administrativa, operacional y de planificación que fueron identificados en el curso de dicha Reunión.

1.2 A la luz de la información suministrada por el Secretario de la Reunión sobre las actividades realizadas por las Administraciones, por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y por IATA, la Reunión reconoció que durante el período 1985-1986 se habían obtenido los objetivos de las Conclusiones que se relacionan a continuación:

CONCLUSION A2-1/1 - OFICIAL AGA PARA LA REGION SUD-AMERICANA

CONCLUSION A2-1/4 - CONSERVACION DE COMBUSTIBLE DE AVIACION

CONCLUSION A2-2/2 - PUBLICACION DE LOS VALORES PCN Y DE LOS COEFICIENTES DE ROZAMIENTO

CONCLUSION A2-2/5 - PRIORIDAD EN EL ESTABLECIMIENTO DE CIRCUITOS ORALES

CONCLUSION A2-2/8 - COORDINACION CIVIL/MILITAR

CONCLUSION A2-2/9 - RACIONALIZACION DEL USO DEL ESPACIO AEREO

CONCLUSION A2-2/10 - ALQUILER DE CIRCUITOS ORALES

CONCLUSION A2-2/11 - IMPLEMENTACION DE NUEVOS PLANES DE TELECOMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONAUTICO

CONCLUSION A2-2/12 - ORIENTACION SOBRE VERIFICACION DE RADIOAYUDAS

CONCLUSION A2-2/13 - ACTUALIZACION DE PROGRAMAS PARA VERIFICACION DE RADIOAYUDAS

CONCLUSION A2-2/16 - OFICIAL TECNICO MET

CONCLUSION A2-2/20 - ACTIVIDADES DE LOS GRUPOS REGIONALES

CONCLUSION A2-2/21 - ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO DE PLANIFICACION REGIONAL

CONCLUSION A2-2/22 - SOLICITUDES DE APROBACION DE PROYECTOS DEL PNUD/OACI

CONCLUSION A2-2/23 - CONTRIBUCIONES Y PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN PROYECTOS Y ACUERDOS DE COOPERACION TECNICA BILATERAL O MULTILATERAL COORDINADOS POR LA OACI

CONCLUSION A2-3/1 - PROGRAMA DE TRABAJO DE LA OFICINA REGIONAL

CONCLUSION A2-3/2 - SEMINARIO SOBRE ADMINISTRACION INTERNA DE ORGANISMOS DE AERONAUTICA CIVIL

CONCLUSION A2-5/1 - NORMALIZACION EN LA DURACION, CONTENIDO Y REQUISITOS DE ENTRADA A LOS CENTROS DE INSTRUCCION DE LA REGION

1.3 Al examinar el progreso alcanzado en la aplicación de las conclusiones, se suscitaron los comentarios que se detallan en los párrafos siguientes.

Correspondencia entre los Estados y la OACI
(CONCLUSION A2-1/2)

1.3.1 La Reunión reconoció que se continuaba observando dificultades en la recepción y tramitación de la correspondencia relacionada con asuntos OACI, en que en algunos casos y tratándose de asuntos de cierta urgencia, el uso del télex había aliviado el problema. Al no haber implementado la mayoría de los Estados el uso del sistema facsímil para el intercambio de su correspondencia con la Oficina Regional, no se habían obtenido aún las ventajas que se esperaban.

1.3.1.1 En consecuencia, la Reunión convino en la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-1/1 - CORRESPONDENCIA ENTRE LOS ESTADOS Y LA OACI

Considerando las ventajas que se obtendrían al disponer de medios de alternativa para paliar las demoras que puedan presentarse circunstancialmente con el uso de los servicios postales, las Administraciones deberían efectuar los arreglos que estimen pertinentes para facilitar que la correspondencia intercambiada con (o por intermedio) de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI pueda ser despachada y recibida en tiempo oportuno. Los arreglos internos que se efectuen en virtud de esta conclusión deberían ser comunicados a la Oficina Regional.

Equipo Facsímil
(CONCLUSION A2-1/3)

1.3.2 La Reunión tomó nota de que Chile ya utilizaba esta clase de equipo en sus comunicaciones de carácter urgente con la Oficina Regional y con la Sede de la OACI y se convino en la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-1/2 - EQUIPO FACSIMIL

Considerando las ventajas que presenta el uso del equipo facsímil para la tramitación de la correspondencia de naturaleza urgente, las Administraciones deberían estudiar la posibilidad de incluir en sus planes de desarrollo la adquisición de equipo facsímil compatible con el equipo ya existente en la Oficina Regional y con el que pueda ser adquirido por otras Administraciones de Aeronáutica Civil.

Conservación de combustible de aviación
(CONCLUSION A2-1/4)

1.3.3 La Reunión fue informada de que:

- a) La Oficina Regional Sudamericana de la OACI, ha continuado coordinando con los Estados de la Región SAM la manera de eliminar aquellas restricciones no ATS que limitan el establecimiento de rutas aéreas directas. Las medidas que a este respecto van adoptando los Estados son normalmente publicadas en los respectivos AIPs;
- b) El Seminario sobre Planificación ATS para la Región SAM programado a ser desarrollado en esta Oficina Regional del 4 al 8 de mayo de 1987 incluía el tema de "medidas para la conservación de combustible".

1.3.3.1 A este respecto, IATA confirmó que en relación con el establecimiento de rutas directas se había presentado a los Estados varias solicitudes al respecto, si bien se reconocía que no todas ellas podrían ser atendidas en la medida requerida por diversas razones.

1.3.3.2 Considerando lo que se indica en los párrafos anteriores, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-1/3 - CONSERVACION DE COMBUSTIBLE DE AVIACION

Dentro del programa de economía de combustible de aviación, la participación de los Estados debería ser lo más completa posible, extremando para ello sus esfuerzos a fin de eliminar en lo posible aquellas restricciones de carácter no ATS que limitan el establecimiento de rutas aéreas directas.

Fiscalización de la seguridad en vuelo (CONCLUSION A2-1/5)

1.3.4 La Reunión, al tomar nota de que se carecía de información específica sobre los progresos alcanzados al respecto consideró que debería continuarse la acción iniciada por los Estados a este respecto y formuló la Conclusión A3-1/4:

CONCLUSION A3-1/4 - FISCALIZACION DE LA SEGURIDAD DE VUELO

Reconociendo la importancia que representan las acciones normativas y de fiscalización de la Seguridad de Vuelo que desarrollan las Autoridades Aeronáuticas, éstas deberían mantener permanentemente actualizados sus Normas y Procedimientos, como asimismo ejercer el control interno para asegurar la calidad, el nivel de servicio y la eficiencia de los servicios de navegación aérea que se prestan a los usuarios.

Elaboración de programas conjuntos (CONCLUSION A2-1/6)

1.3.5 La Reunión fue informada de los aspectos del futuro Proyecto Regional OACI/PNUD 1988/1991 que tienen relación con la aplicación de las normas de aeronavegabilidad adoptadas por los países que desarrollan tecnologías aeronáuticas avanzadas. Se tomó nota de que la traducción y adaptación de tales normas exige una ardua tarea que sería muy difícil realizarla individualmente por lo que estaba previsto que el indicado Proyecto podría ayudar al establecimiento de una mecánica que coordinaría los mencionados trabajos de traducción y adaptación entre todos los Estados interesados. La Reunión adoptó la conclusión que se indica a continuación:

CONCLUSION A3-1/5 - ELABORACION DE PROGRAMAS CONJUNTOS

Teniendo presente la conveniencia de aprovechar los recursos y experiencias disponibles en la Región, las Administraciones deberían colaborar con la Oficina Regional de la OACI, y desarrollar actividades entre dos o más Estados, destinadas a actualizar y armonizar sus Normas y Procedimientos de Fiscalización de la Seguridad de Vuelo, incluyendo la elaboración de programas de trabajo conjunto, y el intercambio de información para el trabajo más eficiente de las actividades de prevención de accidentes de aviación, homologación, certificación e inspección.

**Participación en las Reuniones de la OACI
(CONCLUSION A2-2/1)**

1.3.6 La Reunión fue informada que si bien el porcentaje promedio de asistencia de los Estados a las Reuniones y Seminarios celebrados en la Región durante los últimos dos años apenas llegaba al 60%, mientras que IATA señaló que a la luz de los resultados obtenidos en la aplicación de los acuerdos técnicos suscritos en el curso de reuniones de implementación, se solicitaba un mayor realismo a la hora de suscribir tales acuerdos.

1.3.6.1 Atendiendo una solicitud de Venezuela, y con objeto de facilitar a las Administraciones la inclusión en sus respectivos presupuestos de las previsiones necesarias para poder participar más frecuentemente en las Reuniones de la OACI, fue convenido que la Oficina Regional comunicaría a los Estados en junio de cada año una información cuantitativa de las Reuniones que estaba previsto convocar durante el año siguiente. La Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-1/6 - PARTICIPACION EN LAS REUNIONES DE LA OACI

- a) En base a los programas de reuniones de navegación aérea a ser celebrados en la Región Sudamericana de la OACI y a las convocatorias a estas reuniones, las Administraciones deberían adoptar las medidas que estimen pertinentes para facilitar su participación activa, al menos en aquellas relacionadas con la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea o con la solución de problemas que afectan a la seguridad de las operaciones aéreas.

- b) Deberá velarse para que las Delegaciones participantes en las reuniones, dentro de los límites marcados por sus respectivas Administraciones, utilicen criterios realistas en relación con los acuerdos de implementación a ser suscritos con otras Delegaciones, especialmente si el cumplimiento de estos acuerdos implica simultaneidad en la adquisición o suministro de los medios necesarios por parte de varios Estados.

Fraseología radiotelefónica
(CONCLUSION A2-2/1)

1.3.7 La delegación de Brasil presentó una enmienda a la Conclusión A2-2/1 en la que se ponía especial énfasis en la aplicación correcta de la fraseología aeronáutica adoptada por la OACI con la Enmienda 5 al Doc 4444 - RAC/501/11. A este respecto la Reunión decidió que los alcances de la conclusión de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil eran más extensos que los contenidos en la propuesta de Brasil, y que convenía retenerlos como válidos. En consecuencia se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-1/7 - FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA

Teniendo en cuenta la importante incidencia que la capacidad bilingüe de los controladores de tránsito aéreo tiene en la seguridad de las operaciones, las Administraciones deberían tomar las medidas apropiadas que permitan elevar la capacidad bilingüe de aquellos asegurando a la vez la correcta aplicación de la nueva fraseología radiotelefónica aprobada por OACI (Enmienda 5 al Doc 4444 - RAC/501/11).

Asunto 2: Revisión por áreas de las actividades más significativas ocurridas en la Región durante 1985-1986

2.1 La Reunión tomó nota de la información relacionada con este asunto, la cual se incluye como Apéndices a esta parte del informe.

2.2 Plan de Navegación Aérea de la OACI (Apéndice 1)

2.2.1 Al analizar los progresos alcanzados en la implementación de las instalaciones y servicios que se describen en el Plan Regional para la Región Sudamericana, la atención de la Reunión se concentró, principalmente, en determinados problemas cuya presencia incidía en el normal desarrollo de las operaciones aéreas internacionales y, en algunos casos, en la seguridad de estas operaciones.

Aeródromos (Apéndice 1, páginas 2 a 7)

2.2.2 La Reunión examinó los progresos alcanzados en la implementación de los elementos contenidos en la Tabla AOP del Plan, y en primer lugar consideró que los escasos progresos alcanzados en la determinación y publicación de las características de rozamiento de las pistas que afectaban la seguridad de las operaciones. La Reunión tomó nota de los planes de Argentina, Chile y Venezuela para proceder a publicar las características de rozamiento correspondientes a los aeródromos internacionales en sus respectivos Estados antes de fin de año.

2.2.2.1 La Reunión fue informada de los progresos alcanzados por Brasil en esta área y que el equipo disponible en Brasil para estos fines (tipo MU-METER) estaba a disposición de otros Estados para que pudieran llevar a cabo las correspondientes calibraciones. Este mismo ofrecimiento fue hecho por Chile con respecto a los equipos de medición recientemente adquiridos.

2.2.2.2 La Reunión también consideró que las misiones que estaban siendo ejecutadas por un Grupo de Expertos de la Asistencia Técnica de la OACI a los Estados de la Región, podrían ser utilizadas para investigar la factibilidad de desarrollar un programa de entrenamiento y asistencia mutua en este respecto, incluyendo su eventual inclusión como una actividad del Proyecto Regional que estaba siendo elaborado por el Grupo de Expertos.

2.2.2.3 En razón de la importancia que tiene para las líneas aéreas el disponer de los resultados de las calibraciones publicados por los Estados ya que, los pilotos han sido instruidos de proseguir el vuelo a aeródromos de alternativa si a su juicio la pista se encuentra en condiciones que puedan producirse el hidroplaneo, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/1 - MEDICION Y PUBLICACION DE LAS
CARACTERISTICAS DE ROZAMIENTO
DE LAS PISTAS

A efectos de resolver el problema que crea la falta del equipamiento de medición de las características de rozamiento de las pistas de los aeródromos internacionales de la Región, las Administraciones sugieren la posibilidad que la OACI investigue la factibilidad de desarrollo de un programa de intercambio o de asistencia mutua entre Estados de la Región o entre éstos y otros fuera de ella que permita satisfacer las especificaciones de la OACI en cuanto a medición y publicación de las características de rozamiento de las pistas.

2.2.2.4 En lo relativo a los Planes de Emergencia de Aeródromos, la Reunión reconoció que si bien se había progresado bastante en relación con este asunto existían casos en que pasaban varios años sin que se efectuaran ensayos de los planes existentes, situación que, a juicio de IATA e IFALPA creaban situaciones de incertidumbre.

2.2.2.4.1 La delegación de Venezuela indicó que el plan de emergencia del aeropuerto de Maiquetía sería sujeto a una prueba a gran escala próximamente. A petición de la Reunión, Venezuela estaría enviando invitaciones a los Estados de la Región para asistir a este ensayo.

2.2.2.4.2 Sobre este asunto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/2 - PLANES DE EMERGENCIA DE AERODROMO

Debería acelerarse la elaboración o actualización y ensayo de los planes de emergencia de aeródromo que aseguren una respuesta pronta a todas las emergencias y otras condiciones inusuales que puedan presentarse, utilizándose para este propósito los procedimientos previstos por la OACI para estos fines.

2.2.2.5 La Reunión reconoció que de los 90 aeródromos que figuran en el actual Plan de Navegación Aérea, solamente 45 eran regularmente utilizados para las operaciones internacionales de la aviación civil, por lo que parecía conveniente efectuar un análisis de esta situación con miras a racionalizar, si tal era el caso, los requisitos de aeródromos a ser recomendados durante la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2 como necesarios para la aviación civil internacional. En consecuencia adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSION A3-2/3 - ACTUALIZACION DE LOS REQUERIMIENTOS
DE LA AGENDA DEL PLAN DE NAVEGACION AEREA**

Las Administraciones deberían tomar las medidas apropiadas que permitan, previo análisis de sus futuras necesidades, estudiar un posible reajuste de su esquema de aeródromos internacionales con miras a su presentación en la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea (CAR/SAM/2) a celebrarse en el último trimestre del año 1988.

Servicios de Tránsito Aéreo (páginas 7 a 11 del
Apéndice I)

2.2.3 La Reunión reconoció que el suministro de los servicios de tránsito aéreo podía ser considerado como satisfactorio, excepto por lo que se refiere a la parte central de la Región y a ciertas áreas de la costa del Caribe, donde la falta de implementación de los circuitos orales directos entre ACCs no había permitido alcanzar las mejorías esperadas a este respecto.

2.2.3.1 Sobre este particular, IATA hizo especial énfasis en el sentido de que la falta de implementación de algunos de los circuitos orales directos entre ACCs había impedido el establecimiento de rutas RNAV, previamente incluidas en el plan de rutas ATS de la Región SAM, con lo cual no se está dando cumplimiento al programa de economía de combustible.

2.2.3.2 En lo que respecta al plan de regiones de información de vuelo, la Reunión tomó nota que este ha sido implementado con la excepción de la FIR Iquitos, para cuyo establecimiento aún no puede preverse una fecha. Del mismo modo, la Reunión reconoció que el suministro de los servicios de control de tránsito aéreo había experimentado sensibles mejoras con la implementación efectuada en los últimos tiempos de equipos radar en las dependencias ACC/APP de Asunción, Barranquilla, Guayaquil, Lima y Curitiba, estando previsto que para un futuro cercano Uruguay instalaría equipos radar para ser utilizados en las dependencias ACC/APP de Montevideo. Si bien no existe cobertura radar en muchas partes del espacio aéreo de la Región, de los 14 Estados miembros, nueve de ellos (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela) ya proporcionaban servicios de control radar para las operaciones en ruta y en el interior de TMA.

2.2.3.3 En lo referente a las acciones tomadas para evitar o disminuir la interceptación de aeronaves civiles (Conclusión A2-2/8 AAC/2), la Reunión fue informada de los resultados del Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles. El Representante de IATA expresó su complacencia por las conclusiones que fueron adoptadas por la Segunda Reunión del Grupo GRIAC, con lo que dependiendo de las medidas que adopten los Estados de la Región, se esperaba evitar en el futuro la interceptación de aeronaves civiles en la Región.

2.2.3.4 En relación con la utilización de los planes de vuelo repetitivos, la Reunión tomó nota que sólo seis Estados de la Región están utilizando este sistema y a nivel nacional solamente. Brasil indicó la necesidad de iniciar la aplicación del concepto de planes repetitivos a nivel internacional, considerando las ventajas aplicables y de otra índole que se obtendrían mediante el uso de este sistema. Fue consenso general que los Estados que ya han desarrollado el uso de planes de vuelo repetitivo deberían coordinar con los Estados contiguos que estén en posición de hacerlo, la subscripción de acuerdos relativos a la aplicación del procedimiento a nivel internacional, por lo que se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/4 - PLANES DE VUELO REPETITIVO

En vista de las ventajas operacionales y de otra índole que se obtienen mediante el uso de planes de vuelo repetitivo (RPL), las Administraciones que aún no lo han hecho deberían adoptar disposiciones ad-hoc para facilitar el uso de este tipo de planes de vuelo respecto a las operaciones del transporte aéreo regular internacional.

2.2.3.5 En relación con el plan de rutas ATS de la Región SAM, la Reunión fue informada de los progresos que se estaban alcanzando en la aplicación del plan revisado de rutas ATS sobre el Atlántico Sur, junto con nuevas disposiciones relacionadas con la separación longitudinal y lateral de las aeronaves en esta área para permitir encaminamientos más directos sobre alta mar y una mejor utilización del espacio aéreo durante los períodos de mayor afluencia de tránsito. Esta labor, realizada por Brasil en conjunto con otros Estados de las Regiones AFI y EUR, forma parte de la aplicación progresiva de una serie de medidas, tales como la mejoría de las comunicaciones en ruta y la aplicación progresiva del número MACH para la separación de aeronaves, que se está introduciendo en las rutas del Atlántico Sur, para la obtención de mejoras en la seguridad y economía de las operaciones aéreas.

Telecomunicaciones Aeronáuticas

2.2.4 Con respecto a los progresos alcanzados en la implementación del plan del Servicio Fijo de Telecomunicaciones Aeronáuticas (AFTN) (páginas 12 a 18 del Apéndice 1), la Reunión tomó nota que la fecha de implementación del plan para la AFTN (1° de marzo de 1987) recomendada por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983) había sido sobrepasada sin haberse logrado su implementación.

2.2.4.1 Asimismo, la Reunión fue informada que en la operación de la AFTN siguen persistiendo problemas relacionados con el tiempo de tránsito de los mensajes cuyas categorías se indican en el Anexo 10, Vol. II. A este respecto, la Reunión reconoció la necesidad de que los Estados den una mayor prioridad en sus planes de mejoramiento de sus servicios de navegación aérea para seguir ejecutando el plan AFTN vigente y que, de acuerdo a las circunstancias actuales, la adecuación de los centros automáticos AFTN de Brasilia, Buenos Aires y Caracas y la implementación del centro automático AFTN de Lima y su interconexión respectiva sería el paso fundamental para la implementación del mismo. Sobre este particular, la Reunión tomó nota que Brasil había realizado las modificaciones necesarias al centro AFTN en Rio de Janeiro para adecuarlo al plan hasta que el centro AFTN de Brasilia alcanzara los requisitos operacionales especificados en el Plan de Navegación Aérea.

2.2.4.2 Sobre este asunto se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/5 - PRIORIDAD EN LA IMPLEMENTACION DEL PLAN RACIONALIZADO DE LA AFTN

Con miras a obtener una implementación rápida del plan racionalizado de la AFTN, los Estados de la Región SAM deberían dar en sus planes de mejoramiento de los servicios de navegación aérea, una mayor prioridad para el re-equipamiento o mejoramiento de las facilidades de los centros AFTN y a la contratación de circuitos en microondas o satélite con las velocidades de modulación requeridas.

2.2.4.3 En relación con los retrasos experimentados en la implementación del plan de comunicaciones orales ATS (página 13 del Apéndice 1), la Reunión reconoció la necesidad de que los Estados den la máxima prioridad en sus planes de mejoramiento de sus servicios de navegación aérea para la adquisición de equipos de conmutación automática o terminales y al alquiler de los circuitos que se especifiquen en el programa de implementación acordado durante la Reunión de Implementación SAM 23/85 - COM llevada a cabo en Montevideo (1985). Sobre este particular, la Reunión fue informada que Argentina ya había adquirido el equipo necesario para implementar los requisitos del plan indicado para este Estado en la Tabla COM 1A del Plan de Navegación Aérea. La Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/6 - PRIORIDAD EN LA IMPLEMENTACION DEL PLAN DE CIRCUITOS ORALES ATS

En vista de la significativa influencia negativa que la carencia de enlaces orales ATS para satisfacer los requisitos ATS/COM ejerce sobre la seguridad y sobre la economía de las operaciones aéreas, los Estados de la Región SAM deberían dar en sus planes de mejoramiento de los servicios de navegación aérea, máxima prioridad al establecimiento de las facilidades del plan de circuitos orales ATS, en base al programa establecido en la Conclusión 2/1 de la Reunión de Implementación SAM 23/85 - COM (Montevideo, octubre de 1985).

2.2.4.4 Al considerar el grado de implementación del plan de radioayudas, la Reunión fue informada que si bien el porcentaje de implementación de las instalaciones de radioayudas que figura en el plan (con la excepción de los ILS) parecería ser satisfactorio, algunos Estados de la región no habían adoptado programas para la verificación periódica de radioayudas. Asimismo, la Reunión tomó nota de los planes existentes en el seno de la OACI para revisar el Doc 8071 (Manual sobre Ensayo de Radioayudas) dentro de su programa de trabajo 1987-1989, lo cual permitiría a la Oficina Regional la preparación del material de orientación previsto en la Conclusión A2-2/12 de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil.

2.2.4.5 A la luz del examen efectuado, la Reunión formuló las siguientes conclusiones:

CONCLUSION A3-2/7 - COOPERACION ENTRE ESTADOS

Las Administraciones que están en proceso de establecer sus propias unidades de verificación en vuelo, deberían:

- a) Dar la debida consideración a las posibilidades que ofrece el suscribir acuerdos con otras Administraciones para el uso común de determinadas facilidades, tales como los laboratorios de calibración y las de entrenamiento de personal especializado, en tanto no dispongan de medios propios a este respecto.
- b) Estudiar las posibilidades que ofrecen estos mismos acuerdos para dar cumplimiento a las partes de sus propios programas de verificación de radioayudas que no puedan ser ejecutadas con los medios disponibles en un período considerado.

CONCLUSION A3-2/8 - ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS
PARA LA VERIFICACION PERIODICA
DE RADIOAYUDAS

Las Administraciones que hayan establecido arreglos con otros Estados para la ejecución completa de sus programas de verificación en vuelo, deberían adoptar, si tal fuera el caso, las disposiciones que se estimen convenientes para incluir en dichos arreglos la periodicidad y tipos de verificación a ser efectuados.

Meteorología Aeronáutica (página 18 a 22 del Apéndice I)

2.2.5 La Reunión reconoció que, si bien la mayor parte del plan MET había sido implementado, existían ciertos problemas que continúan afectando el suministro de los servicios de meteorología aeronáutica requeridos para la aviación civil internacional, tales como la falta de un adecuado número de técnicos de meteorología debidamente calificados, especialmente a nivel de pronosticador; el reducido número de reportes de aeronaves (AIREP) que se reciben en las oficinas meteorológicas; las deficiencias en el intercambio de información meteorológica operacional (OPMET) y la deficiente recepción de los productos en forma gráfica originados por los centros de pronósticos de área.

2.2.5.1 La delegación de IATA mostró su preocupación por la dificultades que se estaban experimentando por la falta de regularidad en la recepción de la información OPMET en la Región. Asimismo, la referida delegación manifestó la convicción que, entre otras razones generadoras de este problema, la principal estaría relacionada con fallas en los procedimientos meteorológicos y/o de comunicaciones.

2.2.5.2 A este respecto, la Reunión fue informada de las medidas que se están llevando a cabo para controlar los resultados del intercambio de información OPMET y para mantener debidamente actualizada la Tabla MET 2 del Plan de Navegación Aérea. Asimismo, fue reconocido que la falta de una acción más efectiva y a tiempo por parte de algunos Estados, tanto en el caso de los controles arriba referidos como el caso de la actualización de la Tabla MET 2, no ha permitido los avances que la Región necesita en la materia. Sin embargo, se consideró que, con la implementación del banco de datos OPMET de Brasilia (en 1987) y los progresos alcanzados en la implementación del plan racionalizado del AFTN, muchos de los problemas aún existentes en el intercambio de información OPMET podrían ser solucionados.

2.2.5.3 La Reunión fue igualmente informada que, además del seguimiento normal de este problema por parte de la Oficina Regional, la OACI ha previsto que el Grupo Regional de Planificación GRACYAS oriente sus tareas al examen de los requisitos en cuanto a intercambios OPMET en las Regiones CAR y SAM; recomiende medidas para atender estos requisitos y desarrolle propuestas relativas a procedimientos relacionados con la operación de bancos de datos OPMET. Asimismo se resaltó la necesidad de aplicar otras medidas como podía ser la ejecución de un Proyecto Especial de Implementación que permitiría disponer de un especialista MET con la finalidad de que en cada lugar y por períodos cortos (e.g. cinco días), poder identificar las verdaderas causas de las serias deficiencias que se mantienen en la Región, respecto a la disponibilidad de información OPMET.

2.2.5.4 Con respecto al reducido número de AIREPs que en general se reciben en las oficinas meteorológicas, la delegación de IFALPA hizo notar que probablemente en una mayoría de casos los reportes de aeronaves comunicados por las tripulaciones a los servicios de tránsito aéreo no son posteriormente encaminados a las oficinas MET. Sin embargo, se tuvo presente que también muchas veces no hay por parte de las tripulaciones total cumplimiento con las normas internacionales al respecto.

2.2.5.5 Teniendo en cuenta la importancia que los reportes de aeronaves tienen en la preparación de los productos del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), la Reunión tomó nota de las dificultades que las oficinas MET tenían en asegurar una eficiente vigilancia meteorológica en sus respectivas áreas de responsabilidad debido al escaso número de AIREPs que reciben.

2.2.5.6 Dentro de este contexto, la Reunión reconoció que entre las causas originadas de esta situación podía ser incluida una deficiente coordinación entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las oficinas MET, y en consecuencia adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/9 - COORDINACION ENTRE DEPENDENCIAS MET Y ENTRE ESTAS Y OTRAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

Los Estados deberían examinar los procedimientos aplicados para el intercambio de la información meteorológica necesaria para las actividades aeronáuticas entre dependencias MET que realizan actividades complementarias dentro de un mismo Estado y entre las dependencias de meteorología aeronáutica y otras dependencias de los servicios de navegación aérea, estimulando que se celebren acuerdos entre las partes afectadas que faciliten estos intercambios en la medida que permitan satisfacer los requisitos de la aviación civil internacional.

2.2.5.7 En relación con la pobre recepción de los productos en forma gráfica originados por los Centros de Pronósticos de Área, la Reunión reconoció que una mejoría general sólo podría esperarse como resultado de las acciones que estaban siendo llevadas a cabo en el seno de la OACI para la implementación en la Región SAM del nuevo WAFS. A este respecto, la Reunión fue informada que la OACI tiene previsto que se celebren dos seminarios durante el primer y segundo semestre de 1988 en Brasilia y Buenos Aires, respectivamente.

2.2.5.8 La Reunión convino en que continuaban existiendo problemas en algunos aeródromos respecto a la ubicación y performance de los indicadores de datos meteorológicos en los aeródromos, por lo que se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/10 - INDICADORES DE DATOS METEOROLOGICOS

Las Administraciones deberían efectuar los arreglos necesarios para que los indicadores de datos meteorológicos instalados en las torres de control y en las dependencias que suministran control de aproximación se ajusten a las normas adoptadas por la OACI a este respecto y para adoptar cualquier medida correctiva que pudiera ser requerida.

Búsqueda y Salvamento (SAR) (Apéndice 1, páginas 22 y 23)

2.2.6 La Reunión fue informada acerca del estado de implementación de los servicios de búsqueda y salvamento en la Región y reconoció que todos los requisitos del plan parecían estar debidamente atendidos. Asimismo, la Reunión tomó nota del desarrollo del programa COSPAS/SARSAT (Canadá, Estados Unidos, Francia y Rusia), así como de la participación de Brasil en dicho programa. A este respecto, se reconoció que el uso de un sistema satélite en el apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento en áreas marítimas y terrestres, se vería realizado si, en su momento, los Estados participantes efectuaron arreglos con otros Estados para el intercambio de la información SAR obtenida de tales satélites.

2.2.6.1 Al tratar este tema, la delegación de Panamá puso de presente la situación que está sucediendo en su país relacionada con la activación injustificada de los servicios SAR cuando aeronaves en vuelos internacionales, que han presentado su respectivo plan de vuelo, son declarados en alerta y posteriormente en emergencia por falta de comunicación con los servicios de tránsito aéreo de Panamá y de países contiguos. En varios de tales casos había podido ser comprobado a posterioridad que estas aeronaves habían incumplido voluntariamente en el plan de vuelo, aterrizando en lugares distintos de los previstos en el mismo y sin cursar la correspondiente notificación de aterrizaje.

2.2.6.2 La existencia de esta misma situación de aeronaves que incumplen las regulaciones internacionales fue corroborada por las delegaciones de Colombia y Venezuela, haciéndose notar que todo parecía indicar que era necesario que tales vuelos estaban siendo llevados a cabo para realizar actividades ilícitas, las cuales en un contexto amplio podían ser consideradas como atentatorias contra los Estados (tráfico de drogas). La Reunión convino en la necesidad de adoptar medidas correctivas al respecto, las cuales sólo serían efectivas mediante la cooperación de todos los Estados de la Región Sudamericana, por lo que se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/11 - COOPERACION ENTRE ESTADOS ANTE ALERTAS INJUSTIFICADAS DE LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Considerando los graves perjuicios que sufren las Administraciones por la declaración de emergencias injustificadas o por la activación innecesaria de los servicios SAR en la búsqueda de vuelos internacionales que incumplen deliberadamente el plan de vuelo; y además:

- Que muchas de estas situaciones son creadas por personas físicas que utilizan las aeronaves para fines ilícitos o incluso delictivos; y además:
- Que la comunidad aeronáutica internacional carece de mecanismos que faciliten la plena cooperación entre Estados y el intercambio de información acerca de las infracciones detectadas, sus causas y las medidas adoptadas para impedir su recurrencia:
- Que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI convoque a la mayor brevedad a una reunión entre los Estados de la Región para que esta problemática sea analizada en toda su amplitud, incluyendo sus aspectos jurídicos.

Servicios de Información Aeronáutica (AIS) (Apéndice I, páginas 23 a 27)

2.2.7 Al examinar los progresos alcanzados en la implementación del Plan de Navegación Aérea en lo referente a los AIS, se reconoció que si bien los logros alcanzados podrían considerarse satisfactorios, todavía existía la necesidad de obtener una mayor eficiencia en la prestación de estos servicios.

2.2.7.1 A este respecto, la Reunión tomó nota sobre la necesidad de establecer programas regulares para la actualización de las publicaciones y cartas aeronáuticas; y de aplicar más eficazmente el sistema AIRAC para el suministro oportuno de información a los usuarios.

2.2.7.2 En relación con el suministro de los servicios de información previos al vuelo, la Reunión tomó nota sobre la falta de suministro de los boletines respectivos en los aeropuertos internacionales de la Región.

2.2.7.3 Al examinarse el asunto relacionado con las cartas aeronáuticas, la Reunión fue informada sobre la necesidad de producción de ciertas cartas aeronáuticas específicas así como de la falta de adecuación a los requerimientos OACI de algunas de las cartas producidas principalmente las de aproximación por instrumentos.

2.2.7.4 Durante el desarrollo de este asunto, IATA presentó un análisis detallado sobre la problemática de los AIS en la Región. Se enfatizaron algunos asuntos tales como, la falta de una adecuada aplicación del sistema AIRAC y la falta de aplicar más rápidamente las normas internacionales que rigen para la distribución de las publicaciones AIS como uno de los factores que afectan la eficiencia de los AIS se mencionó además la posible insuficiencia de recursos económicos asignados a los mismos. Finalmente, se instó a las Administraciones a tomar conciencia sobre la magnitud y seriedad del problema presentado, y se presentó para ser incluido como Apéndice I a esta parte del informe un documento guía sobre programa de actividades a ser desarrolladas por una línea aérea, con respecto a cambios que afectan la documentación de ruta y datos básicos de navegación para los sistemas de navegación autocontenido (RNAV) y de manejo de los vuelos (FMS).

2.2.7.5 Al finalizar el examen de este asunto, la Reunión formuló la conclusión que se presenta a continuación:

CONCLUSION A3-2/12 - SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA

- a) Las Administraciones deberían adoptar las medidas necesarias para elevar la eficiencia de los servicios de información aeronáutica actualmente proporcionados, al nivel requerido para satisfacer los actuales requisitos operacionales de las líneas aéreas. Entre estas medidas, debería incluirse la asignación a las dependencias AIS del personal especializado necesario para el funcionamiento adecuado del servicio y de facilidades de impresión adecuadas.
- b) Asimismo, las Administraciones deberían adoptar, si tal fuera el caso, las medidas necesarias para que la información operacional a ser difundida mediante el sistema NOTAM/AIRAC sea comunicada a las dependencias AIS con la antelación suficiente que permita que esta información sea publicada dentro de los plazos adoptados por la OACI al respecto.

2.3 Potencial Humano e Instrucción (MPR/TRG) (Apéndice 2)

2.3.1 La Reunión fue informada del progreso de los trabajos desarrollados por los Estados en cumplimiento de las conclusiones formuladas por la Primera Reunión de Autoridades de Aviación Civil con objeto de mantener actualizados sus respectivos requerimientos de entrenamiento para la operación de los servicios y facilidades de navegación aérea; y, en la medida de lo posible, normalizar los programas y métodos de enseñanza a las especialidades aeronáuticas.

2.3.2 A este respecto, la Reunión tomó nota de los resultados obtenidos por el Grupo de Trabajo TRG, formado por Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Este Grupo, en su tercera reunión llevada a cabo en Montevideo (Uruguay), adoptó doce cursos normalizados en las áreas AIS, ATS, COM/MTC y COM/OPS para ser impartidos en la Región SAM dentro del programa de instrucción coordinada. En esta misma reunión se había adoptado un Manual de Instrucción: "Metodología, Consideraciones de Carácter General, Aplicación de Sistemas y Ayudas para la Instrucción" que junto con los cursos normalizados serían sometidos a la consideración de una próxima Reunión Informal sobre Potencial Humano e Instrucción a celebrarse del 2 al 6 de noviembre de 1987.

2.3.3 La Reunión se mostró satisfecha por los progresos alcanzados en el área de instrucción aeronáutica y dentro de las discusiones suscitadas sobre el mismo tema, hubo coincidencia en la necesidad de que el curriculum de los cursos que normalizados deberían ser incorporados en sus respectivos Centros de Instrucción para lograr una integración comunitaria a nivel regional, incluyendo un otorgamiento de licencias al personal ajustado a las normas internacionales.

2.4 Seguridad (AVSEC) - Protección de la Aviación Civil Internacional contra actos de Interferencia Ilícita (Apéndice 3)

2.4.1 La Reunión tomó nota de los objetivos y alcances de las últimas normas y prácticas recomendadas por la OACI para la supresión de actos de interferencias ilícitas en la operación de la aviación civil; del Programa de Seguridad establecido por la Organización; y de los Programas Jurídico y Técnico de la Organización.

2.4.2 A este respecto, la Reunión tomó nota igualmente que 10 Estados de la Región, en cumplimiento del Programa de Seguridad de la OACI, habían designado las autoridades competentes, responsables por la preparación y cumplimiento de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad.

2.4.3 La Reunión, reconociendo la importancia que debería darse en forma continuada a estos asuntos, así como que los Seminarios AVSEC constituían un medio eficaz para aunar los esfuerzos de las diferentes autoridades que se encargan, normalmente, del desarrollo y aplicación de los Programas de Seguridad Nacionales, convino en las siguientes conclusiones:

CONCLUSION A3-2/13 - PREPARACION Y/O REVISION DE
LOS PROGRAMAS NACIONALES AVSEC

Que los Estados revisen o preparen programas AVSEC nacionales de seguridad para protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

CONCLUSION A3-2/14 - ASISTENCIA A LAS REUNIONES AVSEC

Las Administraciones deberían tomar las medidas más apropiadas para que sus Estados participen en los Seminarios AVSEC que se programen en la Región Sudamericana o en regiones adyacentes, con delegaciones integradas por funcionarios de alta jerarquía provenientes de sus direcciones de aeronáutica civil, de las dependencias encargadas del orden público y de las líneas aéreas nacionales y de las asociaciones de pilotos de transporte aéreo de dichos Estados.

CONCLUSION A3-2/15 - PARTICIPACION EN LOS PROGRAMAS
DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD EN
LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Los Estados deberían incrementar su participación en las Reuniones, Seminarios, Comités o Grupos de Trabajo de carácter jurídico, organizados por la OACI, tanto en la Sede como en la Región, que tengan por objeto la elaboración de reglas, convenios o textos de orientación con la finalidad de erradicar o desalentar las acciones delictivas en el ámbito de la aviación civil internacional.

2.5 Operación de Aeronaves (OPS) e Investigación de
Accidentes de Aviación (AIG) (Apéndice 4)

2.5.1 En el área de operaciones, la Reunión fue informada de los progresos alcanzados por los Estados de la Región en la aplicación de los procedimientos contenidos en el Documento 8168, PANS/OPS para el diseño de procedimientos de aproximación por instrumentos, tomando nota de que, en la actualidad 9 de los 13 Estados de la Región habían publicado o estaban publicando dichas cartas de acuerdo con los indicados procedimientos recomendados.

2.5.2 La Reunión tomó igualmente nota de que, a pesar de los progresos alcanzados a este respecto, algunas Administraciones habían indicado la necesidad de disponer de mayor número de personal especializado en el diseño de cartas de aproximación por instrumentos, así como que al menos dos países continuaban aplicando procedimientos distintos a los de la OACI para estos fines. En razón de lo anterior, la Reunión convino en las siguientes conclusiones:

CONCLUSION A3-2/16 - APLICACION Y PUBLICACION DE LAS
CARTAS DE APROXIMACION (IALS)
EN BASE A LOS CRITERIOS DEL DOC
8168

Las autoridades de aeronáutica de la Región Sudamericana harán los esfuerzos que sean necesarios para obtener la aplicación de los nuevos criterios elaborados por la OACI para el diseño y publicación de las cartas de aproximación instrumental, al menos en sus principales aeródromos internacionales.

**CONCLUSION A3-2/17 - ASISTENCIA A LAS REUNIONES
PANS/OPS**

Teniendo en cuenta que los cursos o seminarios que la OACI dicta para la aplicación uniforme de los PANS/OPS representan una de las mejores medidas para lograr los objetivos propuestos en la Conclusión anterior, los representantes y autoridades de aviación civil de sus respectivas administraciones, deberían extremar su acción para obtener los recursos que sean necesarios que permitan a candidatos debidamente seleccionados en sus respectivos Estados, concurrir a dichas Reuniones.

2.5.3. Con respecto a la investigación de accidentes, la Reunión fue informada de que los progresos alcanzados por los Estados en el envío de los reportes ADREPS correspondientes a la OACI eran satisfactorios.

2.6 Transporte Aéreo (Apéndice 5)

2.6.1 La Reunión examinó el estado actual de aplicación del Programa de la OACI en materia de transporte aéreo en procura de la mejor satisfacción de las necesidades presentes y futuras de dicho modo de transporte, como la vía idónea de desarrollo de los países.

2.6.1.1 El tratamiento de este asunto contempló las siguientes áreas:

- a) Reglamentación
- b) Economía (ECO)
- c) Estadísticas (STA)
- d) Facilitación (FAL)

**Organización y reglamentación de las secciones
de transporte aéreo**

2.6.2 La Reunión consideró en primer lugar la conveniencia de contar dentro de las administraciones de aeronáutica civil de cada Estado, con un organismo específico para atender adecuadamente la complejidad de problemas que ofrece en la actualidad la industria del transporte aéreo y en consecuencia formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSION A3-2/18 - ORGANIZACION Y REGLAMENTACION
DE LA SECCION DE TRANSPORTE
AEREO**

Que, de acuerdo con sus posibilidades, las administraciones de aviación civil de los Estados de la Región desplieguen todos los esfuerzos para organizar en la mejor forma posible las secciones de transporte aéreo de sus respectivas administraciones.

2.6.3 Con relación a la necesidad de alcanzar un aceptable grado de ratificación de los instrumentos internacionales de enmienda al Convenio de Chicago de 1944, fue expresado que esto debería constituir un objetivo de inmediata concreción.

2.6.4 Del mismo modo la Reunión se pronunció respecto de la conveniencia de adoptar un sistema internacional unificado, claro y moderno, en materia de la responsabilidad del transportista aéreo. Se reconoció que existen serias dificultades derivadas de la disimilitud de criterios judiciales en la ponderación del régimen resarcitorio, por tanto se coincidió en la necesidad de alentar a los Estados de la Región Sudamericana para ratificar los Protocolos de enmienda al Sistema de Varsovia de 1929.

2.6.5 Por otra parte, la Reunión tomó nota del interés que debiera representar el registro en la OACI de los convenios bilaterales, en cumplimiento con lo dispuesto por el Artículo 83 del Convenio de Chicago de 1944.

Economía (ECO)

2.6.6 La Reunión fue informada de la labor desarrollada durante el bienio 1985-1986 instando a las administraciones aeronáuticas de los Estados de la Región Sudamericana a la remisión oportuna de información a la Secretaría General de la OACI en todo lo referente a ingresos y costos de explotación de los servicios aéreos, impuestos que afectan al modo aéreo; tarifas de aeropuertos, instalaciones, servicios de navegación aérea, así como de servicios de pasajeros.

2.6.7 Sobre este asunto se consideró que la deficiencia apreciada en materia de contestación de cuestionarios de la OACI por parte de las autoridades gubernamentales dificulta seriamente el desarrollo del Programa de Trabajo del Organismo en detrimento del conocimiento sobre datos que son de esencial interés para los Estados contrantes.

2.6.8 Por consiguiente hubo consenso en la adopción de la conclusión que procura superar los señalados inconvenientes, y que aparece a continuación:

CONCLUSION A3-2/19 - ASUNTOS ECONOMICOS (ECO)

Que las administraciones aeronáuticas de los Estados:

- a) Den respuesta en forma oportuna a las cartas circulares anuales de la Secretaría General de la OACI y envíen los cuestionarios llenados con ingresos y costos de explotación de las líneas aéreas nacionales regulares que cumplen servicios aéreos internacionales.

- b) Notifiquen sobre la situación de cada Estado en materia impositiva que afecte al transporte aéreo internacional.
- c) Informen todo cambio o modificación de las tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea y servicios al pasajero.

Estadísticas (STA)

2.6.9 Al igual que en materia de información básica sobre asuntos económicos, la Reunión tomó nota del insatisfactorio estado de información sobre el suministro oportuno, completo y correcto del programa estadístico de la OACI y estuvo de acuerdo en que la atención adecuada al programa estadístico redundaría en beneficio de la comunidad de países signatarios del Convenio de Chicago. En consecuencia, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/20 - ESTADISTICAS (STA)

Se solicita a las autoridades aeronáuticas de los Estados contratantes de la Región realizar los mayores esfuerzos para dar cumplimiento al programa de trabajo de estadísticas de la OACI, con el envío periódico y oportuno de la información estadística completa mediante el llenado de todos los formularios de información estadística de la OACI en vigencia.

Facilitación (FAL)

2.6.10 La Reunión coincidió en que las Administraciones deberían intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y procedimientos del Anexo 9 al más alto grado de uniformidad, previendo la creación de Comités Nacionales, Comités Aeroportuarios y fundamentalmente mantener actualizada la comunicación de diferencias al citado Anexo al Convenio de Chicago. A este respecto, algunas delegaciones consideraron que era conveniente que las medidas de seguridad impuestas en cumplimiento del Anexo 17 no debieran interferir negativamente en la aplicación del Anexo de Facilitación.

2.6.11 Al desarrollar todos estos conceptos, la Reunión convino en que debería efectuarse un permanente seguimiento en el campo de la facilitación, removiendo los obstáculos que impiden el fluido ingreso y egreso tanto de pasajeros como de mercancías, por lo que se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/21 - FACILITACION (FAL)

Los Estados de la Región que todavía no lo hayan hecho, deberían cumplir con la obligación de notificar a la OACI cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales con las normas internacionales contenidas en el Anexo 9 Facilitación (Octava Edición) a la brevedad posible. Asimismo, deberían realizar los mayores esfuerzos para la organización y funcionamiento de los comités FAL nacionales y de aeropuerto para coordinar entre todas las agencias del Gobierno interesadas o responsables por los varios aspectos del programa nacional FAL en beneficio del transporte aéreo internacional.

2.7 Asistencia Técnica (Apéndice 6)

2.7.1 La Reunión tomó nota de las actividades de asistencia técnica llevadas a cabo durante el período 1985-1986 en la Región, las perspectivas del Programa para el bienio 1987-1988 y las acciones que podrían adoptar los Estados para solucionar sus problemas aeronáuticos con la ayuda del Programa de Asistencia Técnica de la OACI, siendo informada de que:

- a) Al iniciarse el período 1985-1986 el Programa contaba con un presupuesto total de US\$5,516,218 para la ejecución de sus actividades. Este presupuesto se incrementó en un 62.6% al llegar a fines de 1986, a un total de US\$8,969,955. En el Apéndice 6 se muestran los detalles del Programa.
- b) Se utilizaron los servicios de 87/400 hombres/meses de expertos y consultores, de los cuales el 57% procedió de los países del área. Un total de 347 especialistas y técnicos recibieron becas de ampliación de estudios en el exterior, habiéndose ejecutado el 76% de ellas en los centros de instrucción aeronáutica de la región. Las adquisiciones de equipos y provisión de servicios a la aviación civil alcanzaron un valor de US\$4,900,000.

Proyectos PNUD/OACI por países

2.7.2 La Reunión tomó asimismo nota de que el período bajo análisis correspondió a los dos últimos años del tercer ciclo quinquenal de programación del PNUD, durante los cuales se tuvo en ejecución un total de 12 proyectos en 9 países de la Región, con un presupuesto a fines de 1986 de US\$7,685,638, de los que el 67.65% (US\$5,199,408) correspondió a las contribuciones de costos compartidos de los Gobiernos. A fines de 1986 las contribuciones de los Gobiernos se incrementaron en un 175.23%, lo que demuestra el amplio logro respecto a la ejecución de la parte a) de la Conclusión A2/2-23 de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil. En el Apéndice 6.1 se muestran detalles de estos proyectos.

Proyecto Regional IRAC (RLA/82/013)

2.7.3 La Reunión fue sucintamente informada del contenido del Informe de Terminación del Proyecto preparado por la OACI. Este proyecto iniciado a fines de 1983 concluyó el 31 de diciembre de 1986, siendo el único disponible en la región durante el tercer ciclo de programación del PNUD.

2.7.3.1 La Reunión consideró que los logros de este proyecto superaron con holgura las previsiones iniciales ya que se ofrecieron 24 seminarios en disciplinas aeronáuticas no disponibles en la región, con la asistencia de 705 participantes de 30 países y varias organizaciones internacionales (Apéndice 6.2) de los cuales 259 fueron becados por el propio proyecto regional y 132 recibieron becas de proyectos nacionales o de otras fuentes. En el Apéndice 6.3 se proveen detalles estadísticos de la ejecución de este proyecto regional, por lo que la Reunión llegó a la conclusión de que la ejecución de la parte b) de la Conclusión A2-2/23 había sido plenamente satisfactoria.

Programas de Expertos Asociados, Fondos Fiduciarios y el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS)

2.7.4 La Reunión fue informada acerca de estas tres modalidades de asistencia técnica que están siendo usadas por los Gobiernos de la región y que complementan la asistencia técnica provista por el PNUD.

Cooperación técnica entre países en desarrollo (CTPD)

2.7.5 La Reunión notó con complacencia los esfuerzos realizados por Brasil ofreciendo asistencia de este tipo a los países de Latinoamérica de habla hispana y de Africa de habla portuguesa y considerando que los objetivos de la parte c) de la Conclusión A2-2/23 siguen vigentes, al no haber surgido otro(s) Estado(s) dispuesto(s) a promover actividades CTPC, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSION A3-2/22 - OFERTA DE COOPERACION TECNICA
ENTRE PAISES EN DESARROLLO
(CTPD) EN EL CAMPO DE LA AVIA
CION CIVIL**

Los organismos aeronáuticos de la región con capacidad técnica reconocida en determinadas áreas de la aviación civil, debieran estudiar los mecanismos que les permita ofrecer su experiencia a los demás países bajo el esquema CTPD, informando a través de la OACI sobre la disponibilidad de expertos, cursos o instalaciones en condiciones favorables para su aprovechamiento por los países que pudieran requerirlos, sobre la base de compartición de los costos involucrados si fuese necesario.

**Previsiones del programa a ejecutarse en el IV ciclo
de programación del PNUD (1987-1991)**

2.7.6 La Reunión fue informada que para este período los presupuestos aprobados y en trámite de aprobación al momento de la Reunión sumaban US\$27,278,453, de los cuales el 81.57% (US\$22,250,434) será aportado por los Gobiernos en calidad de compartición de costos. La Reunión tomó nota que una substancial proporción de estos aportes será efectuada en monedas locales, esto se logra mediante acuerdo con la oficina local del PNUD.

Futuro Proyecto Regional

2.7.7 En lo tocante al programa regional PNUD/OACI, la Reunión fue informada de la ejecución del Proyecto RLA/86/031 de Asistencia Preparatoria, que con un presupuesto de US\$144,600 para cinco meses de duración, tiene como objetivo diseñar, en consulta y con la participación de los países de la región, un Documento de Proyecto Regional destinado al desarrollo de recursos humanos e informática en la aviación civil. El Director del equipo OACI hizo una reseña de las experiencias recogidas, hasta el momento, en los doce países visitados. El futuro proyecto regional a estructurarse al término de estas misiones, contará con una contribución de costo compartido por los Gobiernos de Argentina y Brasil del orden de US\$500,000 cada uno, además de la correspondiente del Programa Regional del PNUD.

2.7.8 A fin de asegurar el mayor éxito del nuevo proyecto regional y con base en el antecedente de los logros alcanzados en la ejecución del Proyecto Regional RLA/82/013, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-2/ 23 - PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN EL PROCESO DE APROBACION Y EN LAS ACTIVIDADES DEL NUEVO PROYECTO REGIONAL CIPE/IPV PARA EL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS E INFORMATICA EN LA AVIACION CIVIL

En relación con el nuevo Proyecto Regional CIPE/IPV para el desarrollo de recursos humanos e informática en la aviación civil, en actual preparación, las Administraciones de Aviación Civil debieran adoptar, en su oportunidad, las medidas que sean necesarias para que:

- a) una vez que se someta a su consideración el borrador del Documento del Proyecto, el apoyo de sus respectivos países sea comunicado a la mayor brevedad al PNUD/OACI a fin de agilizar el proceso de aprobación; y
- b) una vez aprobado el proyecto, participar activamente en su ejecución mediante el suministro de la información que fuese requerida y el envío de especialistas y/o becarios a los seminarios y talleres de trabajo que sean programados.

APENDICE 1

Progresos alcanzados en la implementación del

Plan de Navegación Aérea en la Región SAM

1. Introducción

1.1 Los planes de navegación aérea son los documentos oficiales publicados por la Organización para determinar detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Estos planes contienen recomendaciones que los Gobiernos pueden seguir en sus programas para la implementación de dichas instalaciones y servicios con la seguridad de que unas y otras, si se proporcionan de acuerdo con el plan, formarán junto con las de los demás Estados de la Región considerada, una red general que será efectiva durante bastante tiempo.

1.2 En su aspecto técnico, los planes de navegación aérea comprenden una exposición de las instalaciones y servicios necesarios en materia de aeródromos, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, radioayudas, meteorología, búsqueda y salvamento y servicios de información aeronáutica.

1.3 El plan de navegación aérea se elabora o actualiza como resultado de la acción del Consejo de la OACI sobre las Recomendaciones que se formulan en las Reuniones Regionales de Navegación Aérea, o sobre las propuestas de enmienda al plan que formulan los Estados o los organismos internacionales interesados directamente en la operación de las aeronaves. A su vez, estas recomendaciones o propuestas de enmienda se derivan de la red actualizada de rutas aéreas correspondientes a una región determinada y de los requisitos operacionales básicos y criterios para la planificación que es necesario satisfacer para que los vuelos internacionales se efectúen en las debidas condiciones de seguridad, regularidad, eficacia y economía.

1.4 El plan de navegación aérea correspondiente a la Región Sudamericana se deriva de las Recomendaciones formuladas por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (Lima, octubre de 1976) y por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) celebrada en Montreal en noviembre de 1983.

1.5 Con base a las Recomendaciones hechas por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) de 1983, los Estados continuaron aplicando las acciones requeridas para suministrar las instalaciones y servicios en el plan de navegación aérea. Aunque la situación a este respecto puede considerarse satisfactoria en las partes oriental y occidental de la Región Sudamericana, los progresos en la implementación son generalmente lentos en la parte central del continente y en algunos sectores de la costa del Caribe.

1.6 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se han celebrado en la Región nueve reuniones de implementación, dos reuniones de grupos regionales y cinco seminarios sobre temas de navegación aérea, seguridad y transporte aéreo. Asimismo, funcionarios de esta Oficina Regional estuvieron presentes en diversas reuniones convocadas por otros organismos internacionales como la ITU, CLAC, CIOA, IATA, OMM, AITAL y OAS.

1.7 A continuación se presenta una relación de los progresos alcanzados en la implementación del Plan de Navegación Aérea en la Región SAM y los avances registrados en otras áreas técnicas, así como los resultados obtenidos por las reuniones de navegación aérea celebradas en la Región desde la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil y las misiones llevadas a cabo durante el mismo periodo.

2. Aeródromos (AGA)

2.1 Progresos alcanzados

2.1.1 General

2.1.1.1 Desde la última Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (AAC/2 - mayo de 1985) hasta la fecha, se ha observado un relativo avance en la implementación general de los aeródromos registrados en el plan regional de navegación aérea.

2.1.1.2 Se podrá observar que en términos generales, la situación de la implementación de los aeródromos internacionales de la Región Sudamericana arroja un balance positivo, sin dejar de reconocer que habiendo transcurrido 10 años desde la primera Reunión CAR/SAM RAN (1976), no se han alcanzado algunas de las metas previstas en el Plan de Navegación Aérea.

2.1.1.3 Asimismo, durante el lapso transcurrido desde la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil, se han producido algunas variaciones en el Plan Regional de Navegación Aérea; tales como la puesta en servicio de aeródromos internacionales de reciente construcción o con base a solicitudes de enmienda, la elevación de las categorías de algunos aeropuertos para operaciones aéreas internacionales.

2.1.1.4 Los 90 aeródromos designados como regulares y de alternativa que están comprendidos en el Plan Regional de Navegación Aérea han sido implementados en mayor o menor grado, de acuerdo con los requerimientos establecidos en el plan de navegación aérea, estimándose que de los 31 más importantes aeródromos de la Región, 26 han alcanzado un nivel muy aceptable, mientras que los 5 restantes registran un lento progreso.

2.1.1.5 Se podría informar en términos generales que, desde la Primera Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (1976) a la fecha, del total de aeródromos internacionales (90) que en la actualidad figuran en el Tabla AOP del Plan de Navegación Aérea, y sobre los cuales cada Estado contratante de la Región es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, sólo la mitad (45) han sido efectivamente necesarios para satisfacer las exigencias de la navegación aérea internacional dentro de la Región SAM.

2.1.1.6 Con respecto a los otros aeropuertos (45), parecería que en menor o en ningún número de casos han sido requeridos para las operaciones de aeronaves civiles internacionales de los Estados; sin embargo, han demandado esfuerzos de las Administraciones en mayor o menor escala dentro de sus programas de desarrollo de instalaciones y servicios para tratar de satisfacer los requisitos presentes y previstos comprometidos en el plan de navegación aérea.

2.2 Evolución en materia de aeródromos

2.2.1 Se culminaron los trabajos de construcción y fue abierto a las operaciones aéreas internacionales el aeropuerto de RIONEGRO/José María Córdova en Colombia; se elevó a la categoría de aeropuerto internacional el aeródromo de IQUIQUE/Diego Aracena en Chile; se cancelaron las operaciones aéreas internacionales y fueron retirados del plan regional de navegación aérea mediante las enmiendas correspondientes los aeropuertos de BAJE, PELOTAS y CONGONHAS de Brasil, OLAYA HERRERA de Colombia y SANTIAGO/Los Cerrillos de Chile.

2.2.2 Se comisionó el aeródromo de SAO PAULO/Guarulhos para operaciones de la Categoría II de aproximación de precisión. Se repararon y reforzaron los pavimentos de las pistas de los aeródromos de URUGUAIANA, ARICA y SAN CARLOS DE BARILOCHE. Se repararon los sistemas de iluminación de luces de eje de pista y de zona de toma de contacto en el aeródromo de BOGOTA/Eldorado. Se instalaron sistemas PAPI en varios aeródromos internacionales y fuentes secundarias de energía eléctrica de 1 segundo y de 0 segundos de tiempo máximo de conexión en los aeropuertos de ASUNCION/Pdte. Stroessner y de BOGOTA/Eldorado, respectivamente.

2.2.3 Continúan vigentes los planes para la construcción de nuevos aeropuertos internacionales en Ecuador (Guayaquil y Quito) y Perú (Cusco).

2.3 Tipo de pistas

2.3.1 Todas las pistas requeridas en el Plan de Navegación Aérea han sido implementados, registrándose 29 pistas disponibles para operaciones de aproximación de precisión de Categoría I, excediéndose en 8 el número de pistas requeridas en el plan para este tipo de aproximación, lo cual se explica debido a que de las 8 pistas de aproximación recomendadas para aproximaciones de Categoría II, una sólo ha sido implementada como tal y las 7 restantes permanecen aún en Categoría I.

2.4 Características físicas de las pistas

2.4.1 Con excepción de dos pistas de aeródromos de la Región cuyas longitudes no cumplen con los requisitos planificados, siendo una de ellas del aeródromo Guayaquil con tan solo 280 m. menos que la longitud requerida, el resto de las pistas cumplen con dichos requerimientos.

2.4.2 Respecto a las características de resistencia de los pavimentos, todas las pistas registradas en el ANP cumplen con los requerimientos; siendo necesario, a este respecto, observar que la OACI ha publicado con carácter de norma que la resistencia de los pavimentos se obtendrá mediante el método del número de clasificación de aeronaves - número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN). El resultado, número de clasificación de pavimentos (PCN), deberá notificarse para cada uno de los aeródromos internacionales en la respectiva Publicación de Información Aeronáutica de los Estados.

2.4.3 La mencionada publicación del número de clasificación de pavimentos (PCN) es aplicable desde fines del año 1981, pudiéndose informar que desde la Segunda Reunión AAC/2 a la fecha, se ha registrado un aceptable progreso ya que nueve Estados de la Región han publicado los PCN para 44 aeropuertos internacionales registrados en el ANP, lo que equivale al 49% del total; el resto de aeropuertos (56), mantienen publicados el AWW y el LCN como información relacionada a la resistencia de sus pavimentos.

2.4.4 Respecto a la Recomendación que la OACI ha aplicado desde noviembre de 1983 en relación con las pistas que deberían calibrarse periódicamente y cuyos números de calibración deberían darse a conocer mediante la notificación correspondiente, en las respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica de los Estados se ha registrado un nivel de implementación muy bajo, es así que desde la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil sólo una Administración de la Región ha publicado los coeficientes de rozamiento para once (11) aeródromos internacionales de su Estado, con lo que ha completado dicha información para el total de sus aeropuertos.

2.4.5 Se mantiene vigente la información manifestada por los operadores de las líneas aéreas internacionales respecto a las necesidades de conocer los valores PCN y de los coeficientes de rozamiento de las pistas para la planificación y la seguridad de sus operaciones aéreas.

2.5 Iluminación

2.5.1 El balance actual de los sistemas, dispositivos y/o ayudas de iluminación instalados en los aeródromos internacionales de la Región es positivo de acuerdo al siguiente detalle:

- a) De los 22 sistemas de iluminación de precisión de CAT I requeridos, 13 han sido implementados (el 59%); sin embargo, se han instalado 11 sistemas de precisión CAT I no requeridos en el Plan de Navegación Aérea.
- b) Con respecto a los 8 sistemas de precisión CAT II programados, 4 (50%) han sido implementados; en casi todos los casos esta deficiencia ha sido aliviada con la instalación de sistemas PAPI.
- c) Con referencia a los 37 sistemas sencillos de iluminación de aproximación requeridos, en la actualidad suman 44 los sistemas sencillos instalados; por lo que el 100% ha sido implementado excediéndose en 7 sistemas del total planificado.
- d) El número de indicadores visuales de pendiente de aproximación (VASIS) requerido (40) ha sido implementado en su totalidad, habiéndose registrado un margen superior de 35 sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación entre sistemas VASIS, AVASIS y PAPI (75 en total) instalados. Por otra parte, sólo 13 (el 42%) de los 31 VASIS recomendados para la operación de aeronaves de fuselaje largo han sido instalados.

2.5.2 Es conveniente resaltar que se continua con la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación en las cabeceras de aproximación de las pistas que cuentan con ayudas electrónicas para aproximaciones de precisión por parte de los Estados, lo que contradice los requisitos establecidos en la elaboración del Plan de Navegación Aérea en base a la recomendación de la OACI que estipula que las pistas equipadas con ILS recibirán la última prioridad en lo que se refiere a la instalación de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (Anexo 14, Adjunto A, párrafo 12.1).

2.5.3 De los 18 sistemas de iluminación de eje de pista requeridos actualmente en el Plan, 13 han sido instalados. De las 8 instalaciones de zonas de toma de contacto sólo 3 han sido instaladas.

2.6 Señalización

2.6.1 Se ha continuado introduciendo mejoras en la señalización general de los aeródromos, pudiendo afirmarse que la implementación requerida en el Plan de Navegación Aérea de este tipo de ayudas visuales para la navegación ha sido muy satisfactoria.

2.7 Planes de emergencia de los aeródromos

2.7.1 Un porcentaje importante de los aeródromos internacionales de la Región cuenta con planes de emergencia para hacer frente a emergencias que se presenten en el propio aeródromo o en sus inmediaciones.

2.7.2 A este respecto, los Estados de la Región han observado el cumplimiento de la Recomendación 5/3 de la Reunión CAR/SAM (1976), pudiendo afirmarse en términos generales, que las Administraciones han orientado la elaboración de sus planes de emergencia dentro de las normas y recomendaciones que la OACI ha publicado en el Anexo 14 y Manual de Servicios de Aeropuerto, Doc 9137, Parte 7, respectivamente.

2.7.3 En lo que respecta al ensayo del plan de emergencia, sobre el que la OACI norma que deberán establecerse procedimientos para ensayar el plan y examinar los resultados con el fin de mejorar su eficacia (Anexo 14, Capítulo 9, párrafo 9.1.11) y la correspondiente recomendación de su comprobación o ensayo para examinar sus resultados a intervalos que no excedan de un año, la Oficina Regional dispone de muy poca información actualizada sobre su observancia por los Estados de su jurisdicción.

2.7.4 Respecto a lo anteriormente enunciado, la última información obtenida de los Estados durante los años 1982 y 1983 indicaba que solamente el 55% de los planes de emergencia disponibles habfan sido ensayados mediante ejercicios parciales o totales, en unos casos, una vez al año y otros, dos veces. En aquella oportunidad, las Administraciones en general informaron que los altos costos envueltos derivados de los ensayos eran los principales factores que incidirfan en su no cumplimiento.

2.8 Reuniones celebradas

2.8.1 General

2.8.1.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se ha celebrado en la Región el Seminario CAR/SAM sobre Planificación de Emergencias en los Aeropuertos y Salvamento y Extinción de Incendios.

2.8.1.2 A continuación se presenta el resumen de los resultados obtenidos en dicha reunión.

2.8.2 Seminario CAR/SAM sobre Planificación de Emergencias en los Aeropuertos y Salvamento y Extinción de Incendios

2.8.2.1 Se realizó el Segundo Seminario CAR/SAM sobre Planificación de Emergencias en los Aeropuertos y Salvamento y Extinción de Incendios en la ciudad de Panamá, del 24 al 28 de febrero de 1986, habiendo asistido 5 Estados de la Región Sudamericana. Concurrieron 29 participantes de la Región, de los cuales 19 pertenecían al país anfitrión (Panamá) y 10 a los otros cuatro Estados restantes de la Región Sudamericana.

2.8.2.2 Se incluyeron en el Seminario, asuntos sobre la importancia de la planificación para casos de emergencia, elaboración de los planes de emergencia, operaciones de salvamento en el agua, ejercicios de simulacro de emergencia en gran escala y su evaluación, entre otros.

3. Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)

3.1 Progresos alcanzados

3.1.1 General

3.1.1.1 El suministro de los servicios de tránsito aéreo puede ser considerado como satisfactorio excepto por lo que se refiere a la parte central de la Región y en ciertas áreas de la costa del Caribe, donde la falta de implementación de los circuitos orales directos entre ACCs no ha permitido alcanzar las mejorías esperadas a este respecto. Por esta razón, aunque la mayor parte de las rutas ATS necesarias para las operaciones de transporte aéreo regular han sido implementadas, no ha sido posible atender todas las solicitudes presentadas por las líneas aéreas para obtener rutas más directas dentro de la posibilidad proporcionada por las radioayudas existentes para la navegación.

3.2 Servicios de información de vuelo

3.2.1 El plan de regiones de información de vuelo ha sido implementado con la excepción de la FIR Iquitos, para cuyo establecimiento aun no puede preverse una fecha. La FIR Porto Alegre ha sido reemplazada por la FIR Curitiba, con límites coincidentes con los de la FIR Porto Alegre. Esta medida ha sido aplicada por Brasil dentro del cumplimiento de sus planes para la evolución de sus servicios y sistemas de navegación aérea.

3.3 Servicios de tránsito aéreo

3.3.1 El servicio de control de área se suministra sobre la base de 24 horas por centros de control de área en la mayor parte de las rutas ATS establecidas, incluyendo rutas RNAV y otras áreas de control dentro de las cuales se llevan a cabo operaciones aéreas internacionales.

3.3.2 Similarmente, los servicios de control de aproximación y control de aeródromo, también son suministrados en todos los aeródromos utilizados para las operaciones de tránsito aéreo regular internacional.

3.3.3 El suministro de los servicios de control de tránsito aéreo ha experimentado mejoras debido a la implementación efectuada en los últimos tiempos de equipos radar en las dependencias ACC/APP de Asunción, Barranquilla, Guayaquil y Lima. Si bien no existe cobertura radar en muchas partes del espacio aéreo de la Región, de los 14 Estados miembros, nueve de ellos (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela) ya proporcionan servicios de control radar para las operaciones en ruta y en el interior de TMAs.

3.3.4 Uruguay está en proceso de adquirir e instalar equipos radar para ser utilizados en las dependencias ACC/APP de Montevideo.

3.3.5 Paralelamente al establecimiento de la FIR Curitiba, Brasil ha puesto en servicio un nuevo centro de control de área (ACC) en la ciudad de este nombre, incluyendo las instalaciones radar correspondientes.

3.3.6 En lo referente a las acciones tomadas para evitar que existan riesgos de interceptación de aeronaves civiles (Conclusión A2-2/8 AAC/2), esta Oficina convocó a dos reuniones del Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles, de las cuales dimanaron importantes conclusiones tendientes a la neutralización de los posibles factores contribuyentes a la ocurrencia de este tipo de hechos.

3.3.7 En relación con la utilización de los planes de vuelo repetitivos, solamente seis Estados de la Región están utilizando este sistema. Esta Oficina ha continuado requiriendo que los demás Estados pongan en práctica el mismo. Para colaborar con los Estados de la Región, la Oficina ha elaborado proyectos describiendo la forma de efectuar la respectiva coordinación entre los usuarios y las Entidades Gubernamentales para la elaboración de un sistema operativo de planes de vuelo repetitivos, considerando las ventajas aplicables y de otra índole que se obtienen mediante el uso de este sistema.

3.3.8 La Oficina Regional Sudamericana mantiene permanente comunicación con los Estados de la Región SAM, a fin de buscar soluciones prácticas para eliminar aquellas restricciones no ATS, que limitan el establecimiento de rutas aéreas directas. El Grupo de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles, durante su Segunda Reunión, efectuó un estudio detallado de las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, que podrían afectar la utilización de las rutas ATS más directas. En la misma forma, el tema de falta de circuitos orales directos ATS entre los ACCs afectados influye en el establecimiento de rutas ATS más directas por falta de coordinación.

3.3.9 A este respecto, está prevista la realización de un seminario sobre planificación ATS en esta Oficina Regional, del 4 al 8 de mayo de 1987, dentro del cual se tratará el tema de "Medidas para la conservación del combustible", que será de gran utilidad para coordinar acciones en los respectivos Estados de la Región. Sería de suma importancia la participación masiva de los Estados de la Región.

3.4 Rutas ATS

3.4.1 En octubre de 1983, los procedimientos recomendados por la OACI para la designación de rutas ATS fueron aplicados en las rutas del espacio aéreo superior. Simultáneamente y como resultado de los esfuerzos coordinados de los operadores de líneas aéreas y de los Estados, se realinearon considerables segmentos de ruta, se implementaron nuevas rutas y se suprimieron otras que no eran necesarias. Con respecto a las rutas interregionales que fueron afectadas por esos cambios, se efectuó la coordinación correspondiente con las Oficinas Regionales NAM/CAR, EUR y AFI.

3.4.2 A comienzos de 1984 se aplicó un plan revisado de rutas ATS sobre el Atlántico Sur, junto con nuevas disposiciones relacionadas con la separación longitudinal y lateral de las aeronaves en esta área para permitir encaminamientos más directos sobre alta mar y una mejor utilización del espacio aéreo durante los períodos de mayor afluencia de tránsito. Esta labor, realizada por Brasil en conjunto con otros Estados de las Regiones AFI y EUR, forma parte de la aplicación progresiva de una serie de medidas, tales como la mejoría de las comunicaciones en ruta y la aplicación progresiva del número MACH para la separación de aeronaves, que se está introduciendo en las rutas del Atlántico Sur, para la obtención de mejorías en la seguridad y economía de las operaciones aéreas. Una reunión de implementación está siendo programada para tratar temas de interés ATS entre Brasil y Estados de las Regiones AFI y EUR.

3.4.3 Durante las Reuniones de Implementación SAM 21/85 ATS (SAM Sur) y SAM 22/85 ATS (SAM Norte) fue revisado y establecido el nuevo plan de rutas ATS del espacio aéreo inferior para la Región SAM, al mismo tiempo que fueron revisadas las cartas de acuerdo operacional entre los diferentes centros de control de área (ACCs).

3.4.4 La Oficina Regional Sudamericana mantiene contacto permanente por correspondencia y durante las misiones programadas a los Estados de la Región, así como con IATA, para atender y coordinar cualquier asunto relacionado con los servicios de tránsito aéreo, a fin de mantener un plan coordinado de actividades en esta área.

3.5 Reuniones celebradas

3.5.1 General

3.5.1.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se han celebrado tres reuniones, dos de implementación ATS y una del Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles.

3.5.1.2 A continuación se presenta una relación de las reuniones celebradas en el período indicado, junto con un resumen de los resultados obtenidos.

3.5.2 Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles - Segunda Reunión

3.5.2.1 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI programó la celebración de la Segunda Reunión del Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles (GRIAC/2) del 14 al 18 de julio de 1986. En este evento se contó con la participación de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Panamá, Perú, Venezuela e IATA.

3.5.2.2 Durante la Reunión fueron adoptadas importantes conclusiones y se elaboró material de información relativo a:

- Información que aparece en las Publicaciones de Información Aeronáutica sobre las operaciones en determinadas partes del espacio aéreo.
- Capacidad de navegación requerida para volar dentro de las rutas o tramos de rutas en las que desviaciones a la navegación podrían dar origen a interceptaciones; y determinación de los medios requeridos para este propósito.
- Uso de claves SSR fuera de las áreas de cobertura de los radares ATC para disminuir riesgos de interceptación.
- Información adicional que debería incluirse en las cartas de acuerdo operacional entre ACCs para disminuir posibilidades de interceptación.
- Elaboración, si procede, de propuestas para incluir en los PANS/SUPPS (Doc 7030) la capacidad de navegación requerida para volar en determinadas áreas o rutas; y en el Plan Regional, los medios complementarios requeridos para disminuir las posibilidades de interceptaciones.

- Desviaciones de las trayectorias de vuelo previstas.
- Elaboración de procedimientos generales cuya aplicación permita, donde sea requerido, mejorar la coordinación civil/militar.
- Rol del Servicio de Información Aeronáutica en la difusión de información relativa a la interceptación de aeronaves.

De 11 Estados invitados a participar, asistieron 8 (72.7%).

3.5.3 Reuniones de Implementación SAM 21/85 ATS (SAM Sur) y 22/85 ATS (SAM Norte)

3.5.3.1 La Reunión de Implementación 21/85 ATS (SAM Sur) se llevó a cabo en esta Oficina Regional del 13 al 17 de mayo de 1985 con la asistencia de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay e IATA; la Reunión 22/85 ATS (SAM Norte) se efectuó en esta Oficina Regional del 23 al 27 de setiembre de 1985, con la asistencia de Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú, Venezuela e IFALPA.

3.5.3.1.1 El porcentaje de asistencia para la Reunión SAM 21/85 ATS (SAM Sur) fue del 100% y para la Reunión SAM 22/85 ATS (SAM Norte) fue del 100%. Los temas más significativos tratados en estas dos reuniones de implementación se refieren a:

- a) Revisión del plan de rutas ATS de la Región SAM incluyendo las nuevas rutas ATS que forman parte de la red regional y asignación de nuevos designadores en el espacio aéreo inferior.
- b) Aplicación uniforme de valores mínimos para la separación longitudinal en el espacio aéreo superior.
- c) Coordinación entre ACCs.
- d) Revisión de cartas de acuerdo operacional suscritas entre los centros de control (ACCs).

3.5.3.2 En la fecha, las medidas adoptadas por las reuniones de implementación arriba mencionadas, han sido cumplimentadas en su mayor parte.

3.5.3.3 Ocho rutas ATS del espacio aéreo superior están sujetas de implementación debido a la falta de circuitos orales directos ATS entre los respectivos ACCs.

4. Telecomunicaciones Aeronáuticas (COM)

4.1 Progresos alcanzados

4.1.1 General

4.1.1.1 Si bien la red de telecomunicaciones del servicio fijo aeronáutico (AFTN) recomendada por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM de 1976 ha sido implementada en su totalidad, un nuevo plan racionalizando al anterior fue desarrollado en 1983 por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET). La aplicación del nuevo plan permitirá reducir el número de circuitos necesarios para la AFTN, pero en cambio requerirá en algunos casos que algunos centros de comunicación sean re-equipados con instalaciones modernas que permitan la comunicación automática de mensajes.

4.1.1.2 Asimismo, el plan de comunicaciones orales directas ATS entre centros de control de área, recomendado por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM de 1976, ha sido implementado a lo largo de las costas del Atlántico y del Pacífico, así como dentro de los límites de los Estados que tienen varias FIRs como es el caso de Argentina, Brasil y Colombia, existiendo problemas para el enlace entre centros de control de área en la parte central y nordeste del continente. Si bien el porcentaje de implementación se puede considerar satisfactorio, muchos de los circuitos de este plan trabajan por debajo de los niveles de eficiencia requeridos. En vista de esta situación, se espera que la implementación del plan de circuitos orales ATS recomendado por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983) proporcione a las Regiones CAR y SAM comunicaciones confiables para satisfacer los requisitos de comunicación entre ACCs adyacentes.

4.1.1.3 No existen problemas de importancia con respecto a las comunicaciones aeroterrestres y el plan de radioayudas para la navegación aérea (con excepción de ILS) puede también ser considerado como implementado. Sin embargo, algunos Estados aún no han establecido programas para el ensayo periódico de las radioayudas.

4.2 Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas

4.2.1 El plan de la AFTN recomendado por la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (1976) fue racionalizado por el plan recomendado por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983), el cual es el actual plan para la AFTN para las Regiones CAR y SAM de la OACI. Este plan permite la implementación de los requisitos en materia de comunicaciones impresas mediante el uso de un menor número de circuitos, los cuales están conectados a cuatro centros principales de comunicación de mensajes que son Brasilia, Buenos Aires, Caracas y Lima.

4.2.2 Después de la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983) y a partir de octubre de 1984 se han realizado en la Región tres reuniones de implementación con el propósito, entre otras cosas, de facilitar la aplicación del plan racionalizado para la AFTN. Si bien la implementación de algunos circuitos de la red mediante el uso de circuitos satélites o microondas y el mejoramiento de algunos centros AFTN/COM aportaron avances dentro de la aplicación del plan, la necesidad de adecuar a la modalidad del plan los centros AFTN principales de Brasilia, Buenos Aires y Caracas así como también la implementación del centro automático de Lima y el circuito Caracas-Lima, no han sido ejecutadas dentro de la fecha límite fijada por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983), es decir el 1º de marzo de 1987, quedando de esta manera los acuerdos técnicos firmados en 1984, sobrepasados en cuanto a su fecha de ejecución.

4.2.3 En base a la información disponible, se espera que durante el año 1987 los Estados puedan efectuar avances significativos en la aplicación del plan AFTN, tanto en el re-equipamiento de facilidades en los centros AFTN para adecuarlos a la modalidad del plan, así como también en la implementación de los circuitos AFTN pendientes.

4.3 Red de circuitos orales ATS

4.3.1 El plan actual de la red de circuitos orales ATS fue recomendado por la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983), el cual establece el concepto de red conmutada mediante el uso de un mínimo número de circuitos y centros de conmutación automática dentro de una razón aceptable de costo/beneficio. De la misma manera que se indicó para la AFTN en las reuniones de implementación efectuadas desde 1984, los Estados de la Región acordaron acciones tendientes a facilitar la aplicación del plan de circuitos orales ATS. Si bien la implementación de algunos circuitos de la red mediante el uso de circuitos satélites o microondas, como es el caso de los enlaces Bogotá-Lima, Curitiba-Montevideo y Guayaquil-Lima, aportaron algunos avances dentro de la aplicación del plan, la adquisición del equipo para los centros de conmutación automática a ser implementados en Bogotá, Brasilia, Caracas, Ezeiza, Lima, Panamá y Santiago no ha podido ser ejecutada; persistiendo por el bajo grado de implementación del plan, las deficiencias de comunicación entre los centros de control de tránsito aéreo localizados en la parte central y nordeste del continente y en algunos casos sigue siendo necesario el uso extensivo de la AFTN y las comunicaciones aeroterrestres en HF/SSB para reducir los problemas de coordinación entre los centros de control de tránsito aéreo afectados.

4.3.2 Adicionalmente y con el propósito de asistir a los Estados en la implementación del plan de circuitos orales ATS, la OACI estableció un Proyecto Especial de Implementación SAM COM (AFS) que se llevó a cabo del 13 de enero al 11 de abril de 1986. Este proyecto fue ejecutado por medio de visitas de corta duración por parte de un experto de telefonía

automática a los países donde se prevé la implementación de centros conmutadores automáticos, es decir Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Perú y Venezuela. Como resultados directos del proyecto, se realizaron las coordinaciones necesarias entre los Estados y se proporcionó asesoramiento sobre la capacidad mínima y otros requerimientos técnicos del equipamiento a ser adquirido.

4.3.3 A pesar que la fecha límite de ejecución del plan (1° de marzo de 1987) ha sido sobrepasada, se espera que los Estados realicen avances significativos en la implementación del mismo durante 1987 en relación a la adquisición de los centros de conmutación automática y equipos terminales, así como en la implementación de los circuitos aún pendientes de ejecución, principalmente los de la red troncal.

4.4 Servicio móvil aeronáutico

4.4.1 La mayoría de las frecuencias VHF recomendadas han sido implementadas, proporcionándose niveles aceptables de coberturas VHF a las dependencias ATS. Se espera que las partes del espacio aéreo que aún no disponen de cobertura VHF sean reducidas aún más con la eventual puesta en servicio del ACC IQUITOS.

4.5 Radioayudas a la navegación

4.5.1 Con muy pocas excepciones, el nivel de implementación de las instalaciones para la radio navegación tanto en las áreas terminales como en ruta cumplen con los requisitos de los operadores. Setenta y cinco (84%) de los 90 DMEs requeridos, 183 (94%) de los 195 VORs recomendados y 256 (96%) de los 266 NDBs requeridos en el Plan Regional han sido implementados.

4.5.2 Con respecto a las instalaciones ILS, el porcentaje de implementación es bastante más bajo. Solamente 17 (54%) de los 31 ILS Categoría II requeridos han sido implementados. Asimismo, 17 (48%) de los 35 ILS Categoría I en el Plan Regional han sido instalados. Considerando que ILS de Categoría I han sido instalados en aeropuertos donde existen requerimientos para ILS Categoría II, el porcentaje promedio de implementación es de 69%.

4.5.3 Si bien el porcentaje de implementación de las instalaciones de radioayudas que figura en el plan parecería ser satisfactorio, cabe hacer notar que en algunos Estados de la región no se han establecido completamente los programas de verificación periódica de radioayudas y se espera que el establecimiento de estos servicios sean ejecutados durante 1987 y 1988. Asimismo y con el fin de contar con material adecuado en relación a la verificación de radioayudas dado el avance de la tecnología, la OACI planea revisar el Doc. 8071 (Manual sobre Ensayo de Radioayudas) dentro de su programa de trabajo 1987-1989.

4.6 Reuniones celebradas

4.6.1 General

4.6.1.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se han celebrado en la Región dos reuniones de implementación, la Cuarta Reunión del Grupo de Planificación Regional GRACYAS, una reunión informal de comunicaciones y una reunión bilateral entre Brasil y Colombia. Asimismo, funcionarios de esta Oficina Regional estuvieron presentes en varias reuniones convocadas por organismos internacionales como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU).

4.6.1.2 A continuación se presenta un resumen de los resultados obtenidos y los índices de participación de los Estados en las reuniones celebradas en la Región

4.6.2 Cuarta Reunión del Grupo de Planificación GRACYAS (GRACYAS/4)

4.6.2.1 La Cuarta Reunión del Grupo GRACYAS (GRACYAS/4) se llevó a cabo en Lima del 24 al 28 de junio de 1985 con la participación de los siguientes Estados y Organismos Internacionales:

- | | |
|----------------|-------------|
| Bolivia | Paraguay |
| Brasil | Perú |
| Chile | Reino Unido |
| Colombia | Uruguay |
| Cuba | Venezuela |
| Ecuador | COCESNA |
| Estados Unidos | IATA |
| Panamá | OMM |

4.6.2.2 Como resultado del trabajo del Grupo, el mismo recomendó entre otras cosas, que el sistema de difusión por satélite como parte del AFS sea aprobado en principio como un medio de difusión de los datos WAFS en las Regiones CAR y SAM y que el número de bancos OPMET en la Región SAM será limitado a uno, el cual debería estar localizado en Brasilia. Asimismo, el Grupo analizó la cantidad de datos a ser intercambiados en las Regiones CAR y SAM para satisfacer los planes de diseminación de los datos MET del WAFS.

4.6.3 Reunión de Implementación SAM 23/85 - COM

4.6.3.1 Esta reunión fue celebrada en la ciudad de Montevideo, Uruguay, del 14 al 18 de octubre de 1985 con la participación de 19 delegados de: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Francia, Panamá, Paraguay, Uruguay e IATA.

4.6.3.2 Los propósitos principales de esta reunión fueron:

- a) Revisar el grado de implementación alcanzado en la Región en relación con la aplicación del plan de circuitos orales ATS.
- b) Considerar un plan de asistencia técnica para asistir a la implementación del AFS.

4.6.3.3 Como resultado directo de la reunión, los Estados asistentes consideraron que la implementación del plan de circuitos orales ATS debería alcanzarse por etapas, mediante una adecuada coordinación entre los Estados de la Región, y que las acciones efectuadas por la OACI para obtener asistencia técnica con el objeto de apoyar la implementación coordinada del plan, mediante un proyecto especial de ejecución, proporcionaría, entre otras cosas, asesoramiento sobre la capacidad mínima y otros requerimientos del equipamiento a ser adquirido por los Estados, como asimismo, prepararía instrucciones de operación del sistema compatibles con aquellas preparadas por otros Estados.

4.6.3.4 De 14 Estados invitados a participar, lo hicieron 9 (64%).

4.6.4 Reunión Informal CAR/SAM 1/86 COM

4.6.4.1 Esta Reunión se celebró en la ciudad de Caracas, Venezuela, del 23 al 25 de abril de 1986 con la participación de 11 delegados de: los Estados Unidos, Trinidad y Tobago y Venezuela.

4.6.4.2 El propósito principal de esta reunión fue el de revisar el estado de funcionamiento de los circuitos orales ATS Maiquetía ACC-Piarco ACC y Maiquetía ACC-San Juan ACC y tomar acciones a corto plazo para solucionar las dificultades de comunicación entre los ACCs indicados en vista de las fallas que se presentaban en forma continua en los circuitos mencionados. Asimismo, la Reunión consideró algunas deficiencias operacionales en el circuito AFTN Caracas-Puerto España.

4.6.4.3 Los resultados previstos en la reunión fueron alcanzados mediante las conclusiones tomadas durante la misma en relación a pruebas y mediciones que deben efectuarse en el circuito Maiquetía-Piarco y el desarrollo de procedimientos de búsqueda de fallas en el circuito Maiquetía-San Juan. Asimismo, se acordaron soluciones a corto plazo para cambiar el tipo de circuitos en caso que los esfuerzos anteriores no produzcan los resultados deseados.

4.6.5 Reunión de Implementación SAM 24/86 COM

4.6.5.1 Esta Reunión se celebró en la ciudad de Lima, en la Sede de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, del 1 al 5 de setiembre de 1986 con la participación de 26 delegados de: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Perú, Trinidad y Tobago, Venezuela e IATA.

4.6.5.1.1 Los propósitos principales de esta reunión fueron:

- a) Evaluar el grado de implementación del plan para la AFTN y del plan de circuitos orales ATS en la Región.
- b) Examinar los resultados iniciales obtenidos por el Proyecto Especial de Implementación SAM COM (AFS).
- c) Actualizar los Acuerdos Técnicos suscritos para la aplicación por parte de los Estados de los planes para la AFTN y la red de circuitos orales ATS.
- d) Examinar aspectos relacionados con la implementación de los planes AFS/AFTN que podrían ser considerados en la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2.

4.6.5.2 A la luz del análisis del grado de implementación del plan y teniendo en cuenta los resultados obtenidos mediante la asistencia técnica prevista a los Estados por medio de un Proyecto Especial de Implementación SAM COM (AFS), los Estados convinieron en referencia al plan de circuitos orales ATS, continuar la ejecución de sus respectivos planes en base a las conclusiones y recomendaciones de la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983). Como resultado directo de la reunión, en vista del bajo grado de implementación alcanzado en la aplicación del plan de circuitos orales ATS, los Estados convinieron en revisar y actualizar los acuerdos técnicos suscritos para este efecto durante la Reunión de Implementación SAM 17/84 - COM (Lima, 1984), fijando como nueva fecha límite para la ejecución de dichos acuerdos técnicos el 1° de marzo de 1987.

4.6.5.3 En relación con el plan AFTN, los Estados consideraron los protocolos de comunicación a ser aplicados en la red y los cambios necesarios para la enmienda de los indicadores de lugar, en vista a la redefinición de los límites de las AFSRA M, N y S y creación de la AFSRA T. Asimismo, se discutieron las medidas oportunas a ser tomadas por los Estados en vista del cambio mundial de designadores de dos a tres letras previsto para fines de octubre de 1987.

4.6.5.4 La reunión, al examinar los aspectos relacionados con la implementación de los planes AFS/AFTN que podrían ser considerados en la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2, reconoció que no se habían identificado durante la misma, problemas cuya naturaleza particular eligiese que debían ser documentados para su consideración durante la Reunión Regional mencionada y concluyó que con miras a obtener una buena participación de los Estados CAR/SAM a la misma, ésta debería ser realizada dentro de las Regiones CAR/SAM.

4.6.5.5 De los 14 Estados invitados a participar, lo hicieron 7 (50%), un Estado de la Región CAR (Trinidad y Tobago) también participó en la reunión.

4.6.6 Reunión Bilateral COM Brasil-Colombia

4.6.6.1 Esta reunión se celebró en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil, del 27 al 28 de noviembre de 1986, con la participación de 9 delegados de Brasil y Colombia.

4.6.6.2 El propósito principal de esta reunión fue el de coordinar acciones a ser ejecutadas por las Administraciones de Brasil y Colombia para implementar el requisito ATS/COM entre los ACCs de Bogotá y Manaus, mientras se ejecuta el plan de circuitos orales ATS.

4.6.6.3 Como resultado de la reunión, se firmó el Acuerdo Técnico No. 86/1 para la implementación de un circuito LTF Bogotá-Manaus. Este circuito formará parte del circuito previsto Bogotá-Brasilia en el plan.

5. Meteorología (MET)

5.1 Progresos alcanzados

5.1.1 General

5.1.1.1 Si bien la gran parte del Plan MET ha sido implementado, existen ciertos problemas que continúan afectando el suministro de los servicios de meteorología aeronáutica requeridos para la aviación civil internacional.

5.1.1.2 Las áreas de problemas más importantes han sido identificadas en relación con la falta de un adecuado número de técnicos de meteorología debidamente calificados, especialmente a nivel de pronosticador; con deficiencias en el intercambio de información meteorológica operacional (OPMET); con el reducido número de reportes de aeronave que se reciben en las oficinas de meteorología; con la falta de notificación de diferencias a las normas del Anexo 3 al Convenio de Chicago y con una deficiente recepción de los productos en forma gráfica originados por los Centros de Pronóstico de Área.

5.2 Intercambio de información meteorológica operacional

5.2.1 La implementación de la red de telecomunicaciones del servicio fijo aeronáutico (AFTN) y el nombramiento de un oficial MET para la Oficina Regional han aportado una mejora en el intercambio de la información meteorológica operacional, aunque según los datos estadísticos elaborados por algunos Estados de la Región y los informes recibidos de los operadores de líneas aéreas se continúan experimentando dificultades serias con el referido intercambio de información OPMET.

5.2.2 En la actualidad, se está aplicando un sistema de controles bilaterales, por pares de Estados, de los intercambios OPMET para facilitar la identificación de deficiencias y la aplicación de medidas correctivas necesarias para mejorar estos intercambios.

5.2.3 Por otra parte, en enero de 1986 fue preparado el documento "Tabla para el Intercambio de Información Meteorológica Operacional" - Tabla MET 2 para la Región SAM, debidamente actualizado con la información disponible hasta la fecha, el cual ha sido distribuido a todos los Estados y Organismos Internacionales de la Región, así como a los Estados concernientes de otras regiones de la OACI; solicitándose el análisis del documento y comunicación a la Oficina Regional SAM de todas las correcciones y omisiones al mismo. Esta medida ha permitido la elaboración de una nueva edición del documento convenientemente actualizada por las propuestas de enmienda a la Tabla recibidas hasta febrero de 1987.

5.2.4 Es de señalar, asimismo, que la falta de una acción más efectiva y a tiempo por parte de algunos Estados, tanto en el caso de los controles arriba referidos como en el caso de la actualización de la Tabla MET 2, no ha permitido los avances que la región necesita sobre la materia.

5.2.5 Pese a lo anterior, con la implementación del banco de datos OPMET de Brasilia (en 1987) y los progresos alcanzados en la implementación del plan racionalizado del AFTN se espera que muchos de los problemas aún existentes con el intercambio de información OPMET puedan ser solucionados.

5.3 Sistema de Pronóstico de Área

5.3.1 Se han hecho y se continúan haciendo esfuerzos para aplicar, tanto a nivel mundial como a nivel regional, el nuevo Sistema Mundial de Pronóstico de Área (WAFS), incluyendo la adecuación de los centros regionales de pronósticos de área (RAFCs) de Brasilia y Buenos Aires.

5.3.2 Se hacen, asimismo, esfuerzos para la instrucción de personal de los países de la Región SAM proveedores y usuarios del sistema y para la implantación de un sistema de comunicaciones entre los centros mundiales y los centros regionales de pronósticos de área y entre éstos y los Estados usuarios de sus respectivos productos.

5.3.3 Dentro del plan del WAFS están previstos dos seminarios a realizarse durante el segundo semestre de 1988 en Brasilia y Buenos Aires. Es de señalar que sería conveniente que los Estados se hicieran representar en estos eventos por oficiales MET debidamente capacitados, no sólo por la importancia de los asuntos a ser tratados sino también para que posteriormente se transmitan los conocimientos adquiridos al personal operacional MET de las respectivas Administraciones.

5.3.4 En resumen, la implementación del Plan MET, con la excepción del nuevo WAFS, puede considerarse satisfactorio, aunque se reconoce que existen, entre otros, problemas relacionados con el intercambio de información meteorológica operacional.

5. Reuniones celebradas

5.4.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se han celebrado en la Región la Cuarta Reunión del Grupo de Planificación Regional GRACYAS y una reunión de implementación sobre intercambio de información OPMET.

5.4.2 Asimismo, el Oficial MET de esta Oficina Regional estuvo presente en la Novena Reunión de la Asociación Regional III (Sudamérica) y participó en el Seminario Regional de Formación Profesional sobre Funcionamiento de las Oficinas Meteorológicas en los Aeropuertos, ambos eventos bajo patrocinio de la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

5.4.3 A continuación se presenta una relación de las reuniones de navegación aérea celebradas en el periodo indicado, junto con un resumen de los resultados obtenidos y los índices de participación de los Estados.

5.4 Cuarta Reunión del Grupo Regional de Planificación GRACYAS (GRACYAS/4)

5.4.1 Esta reunión fue celebrada en la Oficina Regional Sudamericana del 24 al 28 de junio de 1985 con la participación de 41 delegados designados por Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, Perú, Reino Unido, Uruguay, Venezuela, COCESNA, IATA y OMM.

5.4.2 Como resultado directo del trabajo desarrollado, la reunión recomendó, entre otras cosas, que el sistema de difusión por satélite como parte del Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) fuera aprobado en principio como un medio de difusión de los datos del Sistema Mundial de Pronóstico de Área (WAFS) en las Regiones CAR y SAM y que el número de bancos de datos OPMET en la Región SAM fuera limitado a uno, el cual debería localizarse en Brasilia.

5.4.3 Asimismo, la reunión analizó la cantidad de datos del WAFS a ser intercambiados en las Regiones CAR y SAM para satisfacer las necesidades MET de los Estados y otros usuarios.

5.4 Reunión de Implementación Sobre Intercambio de Información OPMET (Reunión SAM 26/86)

5.4.1 Esta reunión fue celebrada en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI del 18 al 22 de agosto de 1986 con la participación de 15 delegados designados por Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, IATA y OMM.

5.4.2 En el curso de esta reunión se examinaron y evaluaron los problemas más importantes relacionados con el intercambio de información OPMET y se convino en la necesidad de que se continúen efectuando los controles bilaterales de dichos intercambios y comunicar los resultados a los interesados. Estos controles están siendo realizados regularmente por varios Estados de la Región, lo cual ayuda a ir progresivamente alcanzando el objetivo de que la información meteorológica internacional reflejada en la Tabla MET 2 para la Región SAM (tabla de la información meteorológica para las operaciones (OPMET) la que se necesita esté disponible en los Estados de la Región SAM) sea recibida en tiempo oportuno.

5.4.3 En base a una recomendación (Rec 5/2 - Documento operacional sobre los intercambios OPMET) de la Reunión Regional Limitada de Navegación Aérea CAR/SAM (COM/MET) (1983), la reunión analizó y discutió un proyecto del documento que deberá reflejar la información meteorológica para fines operacionales conviniendo en la necesidad de dicho documento y que la forma tabular utilizada era la mejor manera de reflejar los intercambios de información OPMET realmente existentes.

5.4.4 Cinco (36%) de los 14 Estados invitados participaron en esta reunión.

6. Búsqueda y Salvamento (SAR)

6.1 Progresos alcanzados

6.1.1 General

6.1.1.1 La búsqueda y salvamento comprende la búsqueda y la prestación de ayuda a las personas que se encuentran o se teme que se encuentren en necesidad de auxilio, y la búsqueda y protección del material afectado. Las dos operaciones (la búsqueda y el salvamento) pueden adoptar muchas formas, dependiendo de si se requieren ambas o no, de la magnitud o complejidad de la operación, y de la capacidad y especialización del personal disponible, así como el equipo y las instalaciones.

6.1.1.2 Por lo tanto, será necesario que los recursos que puedan emplearse en la búsqueda y el salvamento se organicen y coordinen de manera que se logre la eficacia y rapidez de las operaciones de búsqueda, de salvamento, o de ambas clases. Esto exigirá un planeamiento anticipado muy cuidadoso y el establecimiento de un "Organismo de Búsqueda y Salvamento", abreviadamente "Organismo SAR", dotado de un plan de búsqueda y salvamento y de los medios para ponerlo en práctica.

6.1.1.3 Según estas disposiciones y aplicando lo que se estipula en 6.1.1.2 anterior, un Estado debiera, por lo tanto, establecer un organismo SAR o unirse a un organismo SAR ya establecido por uno o más Estados, y proporcionar servicios de búsqueda y salvamento dentro de su territorio y, si procede, en áreas específicas de alta mar o de soberanía indeterminada. La signación internacional vigente de responsabilidad en cuanto a búsqueda y salvamento se publica en los Planes Regionales de Navegación Aérea de la OACI.

6.1.1.4 En la mayoría de los casos, a los Estados vecinos les resultará ventajoso aunar los medios adecuados para búsqueda y salvamento, ya que con ello se reducirá el número de instalaciones que cada Estado tendría que establecer individualmente, permitiendo también una mejor cobertura de las áreas interesadas.

6.1.1.5 En consonancia con los criterios de la OACI y en especial con el contenido del Anexo 12, esta Oficina Regional sigue de cerca los acuerdos logrados entre los Estados para la prestación de los servicios SAR y los desarrollos técnicos en la materia.

6.2 Reuniones celebradas

6.2.1 General

6.2.1.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se ha celebrado en la Región el Primer Encuentro Latinoamericano sobre Satélites de Búsqueda y Salvamento.

6.2.1.2 A continuación se presenta el resumen de los resultados obtenidos en dicha reunión:

6.2.2 Primer Encuentro Latinoamericano sobre Satélites de Búsqueda y Salvamento

6.2.2.1 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI participó en el Primer Encuentro Latinoamericano sobre Satélites de Búsqueda y Salvamento llevado a cabo en San José dos Campos (Brasil) del 29 al 30 de octubre de 1986. A la reunión asistieron delegados de los Estados miembros del programa COSPAS/SARSAT (Canadá, Estados Unidos y Francia), así como delegados de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Uruguay. Este Primer Encuentro fue convenido con el propósito de discutir la tecnología empleada en el sistema COSPAS/SARSAT para apoyar las operaciones de búsqueda y salvamento en áreas marítimas y terrestres, y para anunciar la participación de Brasil en este programa. Durante la reunión se hizo una explicación general del Sistema COSPAS/SARSAT y de los resultados de la evaluación del sistema.

6.2.2.2 Durante el curso de la reunión, se informó sobre las acciones tomadas por la OACI referente al programa COSPAS/SARSAT y el establecimiento de un grupo de navegación aérea para asistir a la Secretaría en el examen de los diversos aspectos relacionados con este programa.

7. Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas (AIS/MAP)

7.1 Progresos alcanzados

7.1.1 General

7.1.1.1 El cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI contenidos en los Anexos 4 y 15, así como de las recomendaciones del Doc 8733/13 (Plan de Navegación Aérea Regiones CAR/SAM) en lo referente a los Servicios de Información Aeronáutica, constituyen la razón fundamental en la eficaz prestación de estos servicios, los cuales poseen como principal objetivo el suministrar de manera expedita y oportuna todas las informaciones aeronáuticas pertinentes y necesarias para garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

7.1.1.2 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI lleva a cabo un programa continuo referido al análisis de las actividades que son desarrolladas por cada uno de los AIS de la Región, a manera de poder determinar el cumplimiento de las normas y recomendaciones OACI, así como la implementación del Plan de Navegación Aérea y de esta manera poder asistir a los Estados que lo requieran para que puedan satisfacer plenamente estos requerimientos.

7.1.1.3 Durante el periodo comprendido entre mayo de 1985 y abril de 1987 se han observado algunos progresos en la implementación de los requerimientos relativos a los Servicios de Información Aero-náutica; principalmente, en lo relativo a la prestación de los servicios de información previos al vuelo en los principales aero-puertos internacionales.

7.1.1.4 El programa continuo de instrucción en la especialidad AIS llevado a cabo por los centros de instrucción CIPE de la Argentina e IPV del Brasil ha permitido a varios países de la Región el poder contar con una mayor disponibilidad de personal calificado en esta especialidad. Asimismo, es de notar los esfuerzos realizados por Ecuador y Panamá en la formación de nuevos oficiales de información aeronáutica en sus respectivos centros de instrucción.

7.1.1.5 Como parte de este programa, la Oficina presenta a consideración a través de esta nota de estudio un resumen de las principales actividades AIS que han ocurrido en la Región desde la última Reunión de Autoridades de Aviación Civil (mayo de 1985).

7.1.1.6 Si bien los logros alcanzados en la implementación del Plan de Navegación Aérea en lo relativo a los AIS podrían conside-rarse satisfactorios, existen aún ciertos aspectos que podrían ser mejorados para el logro de un máximo de eficiencia en la prestación de éstos; principalmente, en lo relativo al mantenimiento actuali-zado del Documento AIP, cumplimiento efectivo del Sistema AIRAC y suministro de los boletines de información previos al vuelo en los principales aeropuertos internacionales de la Región.

7.2 Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP)

7.2.1 Todos los Estados de la Región han publicado sus respectivas AIP; asimismo, se observa que los mismos realizan esfuerzos por mantener éstas de manera actualizadas; no obstante, se reflejan ciertas dificultades; tal es así que una (7%) de las 14 AIPs dispo-nibles en la Región no está siendo actualizada, mientras otras seis (43%) están reflejando dificultades en su revisión periódica. En lo referente a la disponibilidad de textos adicionales en inglés en las AIPs, vale la pena mencionar los esfuerzos realizados por seis Estados, los cuales a través de la asistencia de la Oficina Regional, lograron incorporar en sus respectivos documentos AIP textos en inglés en la Sección RAC-8 (Procedimientos de Interceptación de Aeronaves).

7.3 NOTAM

7.3.1 NOTAM Clase I

7.3.1.1 Los NOTAM de Clase I están siendo regularmente intercambiados por los Estados; en lo referente a la publicación mensual de los resúmenes impresos de esta serie de NOTAMs, existen actualmente cuatro Estados (29%) que no están publicando los mismos. En igual forma, de los diez Estados restantes, tres (30%) no incluyen la versión inglesa de los NOTAMs en estos resúmenes.

7.3.2 NOTAM Clase II

7.3.2.1 Los NOTAM de Clase II están siendo regularmente distribuidos por los Estados. Actualmente, seis Estados (43%) no están cumpliendo con la publicación trimestral de las listas verificativas de NOTAM II, cinco (36%) no publican la versión inglesa de estos NOTAM y siete (50%) no cumplen con la republicación de estos NOTAM cuando alcanzan una vigencia de seis meses (Recomendación CAR/SAM 15/7).

7.3.3 NOTAM AIRAC

7.3.3.1 La mayoría de los Estados han adoptado el Sistema AIRAC. No obstante, en la actualidad existen cuatro Estados (29%) que no están publicando este tipo de NOTAM y cinco (36%) que no difunden regularmente la notificación "AIRAC Nil" cada vez que ésta es requerida.

7.4 Circulares de Información Aeronáutica (AIC)

7.4.1 Durante el año de 1985 se observó un incremento en el uso de este tipo de publicación; no obstante, salvo algunas excepciones, durante el año de 1986 se pudo observar una notable disminución en la utilización de las mismas. Por otro lado, existen en la actualidad ocho Estados (57%) que no incluyen la versión inglesa en sus respectivas AIC; asimismo, siete Estados (50%) no están cumpliendo con el requerimiento de publicación de las listas verificativas de este tipo de publicación.

7.5 Dependencia AIS en los aeródromos

7.5.1 Se ha observado que durante el periodo los Estados han realizado considerables esfuerzos para elevar el grado de eficiencia en la prestación de los servicios de información previos al vuelo. No obstante los progresos alcanzados en este sentido, aún existe un solo aeropuerto en la Región que suministra boletines de información previos al vuelo. En otro sentido, aún faltan por implementar 16 oficinas AIS de aeródromos, según los requerimientos del Plan.

7.6 Cartas aeronáuticas

7.6.1 No han sido observados avances significativos durante el periodo en lo referente al programa de producción de la carta aeronáutica mundial.

7.6.2 Ecuador publicó dos hojas de la primera edición de su Carta Aeronáutica - OACI a la escala 1:500,000, cubriendo aproximadamente un 70% de su territorio continental.

7.6.3 En cuanto a la producción de las cartas aeronáuticas específicas requeridas por el Anexo 4 de la OACI, se observa que los Estados han producido la mayoría de estas cartas; no obstante, aún faltan producir algunos planos de obstáculo de aeródromo - OACI, tipo A (limitación de utilización) y, asimismo, existen en la Región tres Estados que no publican en sus respectivas AIP los planos de aeródromo - OACI para sus aeropuertos internacionales. En otro sentido la producción de las cartas de aproximación por instrumentos ha sido satisfecha por los Estados.

7.6.4 En lo referente a la producción de la carta aeronáutica específica denominada plano de obstáculo de aeródromo - OACI, tipo C, la cual fue incorporada en el Anexo 4 mediante la Enmienda 47 que fue aplicable a partir del 21 de noviembre de 1985, a la fecha ningún Estado ha producido la misma. Sobre este particular, se hace notar que actualmente está en preparación una nueva edición del Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc 8697) lo cual podría servir como una ayuda adicional para que los Estados puedan implementar con la mayor premura posible este tipo de cartas y así cumplir con los requerimientos del Anexo 4.

7.7 Automatización AIS

7.7.1 Durante el periodo se ha observado el esfuerzo que han desarrollado algunos Estados de la Región para poner en servicio unidades para el procesamiento automático de las informaciones aeronáuticas. Vale la pena destacar los logros alcanzados por Brasil mediante el establecimiento de un banco de datos AIS el cual está en proceso de operación inicial.

7.8 Reuniones celebradas

7.8.1 General

7.8.1.1 Aunque no se celebraron reuniones sobre el tema AIS/MAP en la Región, la Oficina Regional Sudamericana coordinó la invitación para la participación de tres Estados al Segundo Seminario AIS/MAP Centroamericano (El Salvador, 22-26 setiembre 1986); de igual manera se cursó invitación para la participación de otros tres Estados al Seminario sobre Servicios de Información Aeronáutica (Barbados, 20-24 octubre 1986). Finalmente, a requerimiento de la Oficina Regional de París se cursó invitación a un Estado de la Región para su participación en la Decimo-primer Reunión del Grupo de Automatización del AIS (EANPG).

APENDICE 1B

Programa típico de actividades dentro de una Línea Aérea en relación con cambios que afecten la Documentación de Ruta y los Datos Basicos de Navegación para los sistemas de navegación autocontenido (RNAV) y de manejo del vuelos (Flight Management System - FMS)

1	Fin de Semana	La secuencia que se indica abajo considera el cumplimiento con los plazos del sistema AIRAC, siendo el día "1" una fecha AIRAC y el "29" la próxima fecha AIRAC consecutiva.
2		
3		
4		
5	Fin de Semana	<u>Día "12"</u> : Ultima fecha para completar el análisis y estudio de la información que entrará en vigencia el día "29", incluyendo la realización de calculos adicionales cuando así se requiera (ej.: altitudes mínimas de seguridad, mínimos de operación en el aerodromo, etc.) y la aclaración de discrepancias cuando corresponda. Ultima fecha en la que los cambios a la base de datos de navegación pueden ser introducidos en el computador de la línea aérea.
6		
7		
8		
9	Fin de Semana	<u>Día "13"</u> : Ultima fecha para realizar cambios en originales (astralons, films, textos originales) a ser utilizados luego por la imprenta. Finalizar la introducción de la base de datos de navegación en el computador de la empresa aérea, incluyendo verificaciones de plausibilidad y corridas de prueba; crear la cinta magnética patrón que contenga la base de datos de navegación.
10		
11		
12		
13	Fin de Semana	<u>Día "14"</u> : Verificación final de los originales de los documentos; envío de los originales, a la imprenta. Remisión de la cinta magnética patrón al fabricante del sistema RNAV/FMS.
14		
15		
16		
17	Fin de Semana	<u>Días "15 al 20"</u> : La imprenta realiza el fotoprocésamiento y la impresión/plegado de los documentos. El fabricante del sistema RNAV/FMS procesa los datos grabados en la cinta magnética patrón a fin de producir los cartuchos ("cartudges) incluyendo verificaciones de plausibilidad y corridas de prueba.
18		
19		
20		
21	Fin de Semana	<u>Día "21"</u> : Los documentos impresos son remitidos desde la imprenta a la oficina de distribución de documentación de vuelo de la compañía. Cartuchos que contienen base de datos de navegación corregidos, son enviados desde el fabricante de RNAV/FMS a la línea aérea.
22		
23		
24		
25	Fin de Semana	<u>Días "22/23"</u> : La empresa aérea recibe de la imprenta los nuevos documentos impresos y del fabricante de RNAV/FMS los cartuchos preparados.
26		
27		
28		
29	Fin de Semana	<u>Días "24 al 28"</u> : La línea aérea distribuye los nuevos documentos (cartas, etc.) a los pilotos y a todas las aeronaves. Las bases de datos RNAV/FMS de abordaje de todas las aeronaves afectadas son actualizadas, cargando los datos modificados en la memoria del computador de abordaje.
26		
27		
28		
29	Fin de Semana	<u>Día "29"</u> : Los cambios entran en vigencia a los 0001 GMT. Todos los pilotos a bordo de todas las aeronaves <u>deben</u> disponer de los documentos actualizados así como de la base de datos de navegación corregida.
26		
27		
28		

APENDICE 2

1. Potencial Humano e Instrucción (MPR/TRG)

1.1 Progresos alcanzados

1.1.1 General

1.1.1.1 Dentro del área de Potencial Humano e Instrucción, la Oficina Regional Sudamericana de la OACI ha dedicado esfuerzos para asistir a los Estados de la Región CAR y SAM en mantener actualizados sus respectivos requerimientos de entrenamiento para la adecuada operación de los servicios y facilidades de navegación aérea; y en la medida de lo posible, colaborar en la normalización de los programas y métodos de enseñanza a las especialidades aeronáuticas.

1.2 Grupo de Trabajo sobre Instrucción Aeronáutica (G/TRG)

1.2.1 El Grupo de Trabajo TRG fue establecido por la Reunión de Implementación sobre Potencial Humano y Entrenamiento (SAM 24/83 MPR/TRG Lima, del 20 al 24 de junio de 1983) para:

- a) normalizar, en la medida de lo posible, los programas, métodos y materias que integran los cursos de instrucción y establecer disposiciones adecuadas para los exámenes y el otorgamiento de licencias;
- b) ajustar los grados de competencia a las normas internacionales;
- c) utilizar los criterios mencionados en los incisos a) y b) anteriores, con el objeto de conseguir una mayor uniformidad de las prácticas y procedimientos operativos; y
- d) elaborar un manual de instrucción para su utilización a nivel regional.

1.2.2 Los siguientes Estados participan en las tareas del Grupo:

Argentina	México
Brasil	Panamá
Chile	Perú
Ecuador	Uruguay
Estados Unidos	Venezuela

1.3 Reuniones celebradas

1.3.1 General

1.3.1.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se han celebrado dos reuniones del Grupo de Trabajo TRG y una reunión del Sub-Grupo de Trabajo TRG.

1.3.1.2 A continuación se presenta una relación de las reuniones celebradas en el período indicado, junto con un resumen de los resultados obtenidos.

1.3.2 Primera Reunión del Grupo de Trabajo TRG

1.3.2.1 En su Primera Reunión (agosto de 1984) el Grupo trató los temas de instrucción relacionados con los Servicios de Información Aero-náutica (AIS), Tránsito Aéreo (ATS) y Comunicaciones (COM). Después de analizar los programas y duración de los cursos que se imparten en la Región, así como la extensión mínima que debe tener cada materia integrante de dichos cursos, se adoptaron lineamientos generales para conseguir los objetivos previstos. Participaron en esta reunión: Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, México, Panamá, Perú y Uruguay(69%).

1.3.3 Segunda Reunión de Trabajo TRG

1.3.3.1 La Segunda Reunión del Grupo se realizó en esta Oficina Regional del 19 al 23 de agosto de 1985, desarrollando las siguientes actividades especiales:

- a) elaboración de metodologías de carácter general sobre la aplicación de sistemas y ayudas para la instrucción;
- b) elaboración de material de orientación que facilite la normalización de cursos, materias y exámenes en las áreas AIS, ATS, COM/MTC y COM/OPS;
- c) elaboración de orientación sobre la homologación de prerrequisitos para la selección de candidatos a los cursos que se ofrecen para nacionales de otros Estados;
- d) Adopción de lineamientos para la homologación a nivel regional y nacional de los certificados expedidos por los centros de instrucción.

1.3.3.2 Esta reunión convino en establecer un sub-grupo de trabajo conformado por Argentina, Brasil, Chile y México para que en base a los trabajos elaborados por Brasil y Chile presentaran a la Tercera Reunión del Grupo TRG, el Manual de Instrucción "Metodología, Consideraciones de Carácter General, Aplicación de Sistemas y Ayudas para la Instrucción".

1.3.3.3 Participaron en esta Reunión: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela (63.6%).

1.3.4 Reunión del Sub-Grupo de Trabajo TRG en Santiago de Chile, del 26 al 30 de mayo de 1986

1.3.4.1 Atendiendo las medidas adoptadas por el Grupo de Trabajo en su Segunda Reunión (Lima, 19 al 23 de agosto de 1985), esta Reunión se llevó a cabo en Santiago de Chile del 26 al 30 de mayo de 1986 con la participación de Argentina, Brasil y Chile (75%); durante la cual se efectuó un estudio completo sobre los proyectos del manual presentados por Brasil y Chile a la Reunión.

1.3.4.2 El Sub-Grupo de trabajo en el desarrollo de esta tarea, aceptó como válidos los siguientes principios:

- a) un enfoque sistémico como hilo conductor de los elementos que lo singularizan;
- b) que en su desarrollo se establezcan capítulos dedicados a núcleos temáticos básicos dentro de un modelo de diseño instruccional;
- c) que incluya herramientas útiles para el instructor, instrumentos, técnicas, procesos, sugerencias, principios, etc., de tal modo que sirvan de apoyo a quien debe impartir docencia;
- d) que exista un ordenamiento a partir de un enfoque que vaya por derivaciones sucesivas desde un contexto macro hasta una ubicación microsistémica; y
- e) que el alumno sea considerado como actor principal y el instructor o docente como un facilitador que pone en relación al contenido o materia o universo con el aprendiz.

1.3.4.3 La elaboración de este manual se desarrolló y aprobó, utilizando el siguiente material:

Introducción

Definiciones

Capítulo 1 - La formación profesional para la aviación civil, alcance y límites

Capítulo 2 - Administración de una entidad de enseñanza de aviación civil

Capítulo 3 - Binomio docente-discente

Capítulo 4 - Objetivos de la enseñanza

Capítulo 5 - Estructuración de la enseñanza

Capítulo 6 - Metodología de la enseñanza

Capítulo 7 - Ayudas a la instrucción

Capítulo 8 - Evaluación del desempeño del alumno.

1.3.4.4 De acuerdo con las medidas adoptadas por la Segunda Reunión del Grupo TRG, este material debería ser presentado para su estudio y aprobación por la Tercera Reunión del Grupo TRG.

1.3.5 Tercera Reunión del Grupo de Trabajo TRG (Montevideo, Uruguay, del 29 de setiembre al 3 de octubre de 1986)

1.3.5.1 Esta Tercera Reunión del Grupo de Trabajo TRG se llevó a cabo en la ciudad de Montevideo, Uruguay (29 de setiembre al 3 de octubre de 1986) con la participación de los siguientes Estados: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Uruguay y Venezuela (63.6%).

1.3.5.2 Dentro de la Agenda prevista para la Reunión, se consideraron los dos temas más representativos, relacionados con:

- a) evaluación, discusión de medidas a ser adoptadas en la normalización de cursos dentro del programa de instrucción coordinado establecido para la Región SAM, en las áreas AIS/ATS, COM/MTC y COM/OPS;
- b) presentación, discusión y medidas a ser adoptadas del Manual de Instrucción "Metodología, Consideraciones de Carácter General, Aplicación de Sistemas y Ayudas para la Instrucción".

1.3.5.3 A este respecto, la Tercera Reunión del Grupo de Trabajo TRG aprobó la normalización de los siguientes cursos dentro del programa de instrucción coordinada para la Región SAM en las áreas AIS/ATS, COM/MTC y COM/OPS.

Curso 021	Oficial de información aeronáutica
Curso 052	Controlador de aeródromo y licencias ATC
Curso 053	Control de aproximación (terminal) no radar (procedimientos)
Curso 054	Control de aproximación (terminal) radar
Curso 055	Control de área (aerovías) no radar (procedimientos)
Curso 161	Electrónica aeronáutica (Niveles I, II y III)
Curso 162	Mantenimiento electrónico-aplicación de transistores y estado sólido
Curso 163	Mantenimiento electrónico - equipo y sistemas de comunicaciones
Curso 164	Mantenimiento de radioayudas a la navegación VOR/ILS/DME
Curso 165	Teoría y aplicación de los sistemas radar
Curso 171/172	Operadores de los servicios móvil y fijo aeronáutico

1.3.5.4 La Reunión consideró que el Manual de Instrucción "Metodología, Consideraciones de Carácter General, Aplicación de Sistemas y Ayudas para la Instrucción" debería ser adoptado como Manual de Instrucción para la Región SAM.

1.3.5.5 La Tercera Reunión del Grupo de Trabajo concluyó que tanto los cursos normalizados y el manual de instrucción adoptados por el Grupo de Trabajo TRG deberían ser examinados en una Reunión de Planificación de Potencial Humano e Instrucción (MPR/TRG/2) para su adopción y aplicación en la Región SAM; reunión que está programada para llevarse a efectos del 2 al 6 de noviembre de 1987.

APENDICE 3

1. Seguridad-Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

1.1 Progresos alcanzados

1.1.1 General

1.1.1.1 Los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil se han convertido en una permanente amenaza contra la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la misma.

1.1.1.2 El incremento de estas actividades delincuenciales registrado en los últimos años ha obligado a la OACI a impulsar las acciones tendientes a aliviar el problema que representa esta delicada situación mediante la adopción de una serie de medidas que conforman un programa de seguridad para salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, cuya aplicación, para ser exitosa, requiere de un gran esfuerzo coordinado de todas las autoridades de los Estados involucrados y responsables en todos los niveles de cualquiera de los variados aspectos del Programa Nacional de Seguridad (AVSEC) de cada Administración.

1.1.1.3 Para los fines enunciados, el Consejo de la OACI es asistido por un comité especializado que se encarga de revisar en forma específica los asuntos de actos de interferencia ilícita en la aviación civil con la finalidad de mejorar permanentemente, mediante propuestas y acciones recomendadas, la efectividad del programa AVSEC de la OACI, de cuyo resultado surgen las especificaciones que al ser aprobadas por el Consejo de la OACI se convierten en normas internacionales y recomendaciones que finalmente se incorporan en los Anexos del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

1.1.1.4 Es responsabilidad de cada uno de los Estados contratantes de la OACI el implementar estas especificaciones; en este caso específico, mediante la aplicación del Anexo 17 "Seguridad - Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita", contenidas en la Tercera Edición, marzo de 1986, que incluye la Enmienda 6, por cuya virtud se incorporaron 11 nuevas disposiciones al Anexo y otras 19 se elevaron a la categoría de normas.

1.2 Programas de seguridad de la OACI

1.2.1 El Programa de Seguridad (AVSEC) de la OACI está basado en las Resoluciones que la Asamblea de la OACI adoptó; las mismas que establecieron los criterios de la OACI en el área de la seguridad de la aviación y proporcionaron directivas a la Organización para el desarrollo de su programa AVSEC.

1.2.2 Programa jurídico

1.2.2.1 El Programa Jurídico se enmarca desde el principio en que la OACI reconoció la necesidad de prestar atención a las "infracciones cometidas y a los actos ejecutados por personas a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halla en vuelo, en alta mar o en cualquier otra zona situada fuera de algún territorio estatal", lo que dió origen al auspicio del "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" que se firmó en Tokio, el 14 de setiembre de 1963 (Doc 8364).

1.2.3 Luego, reconociendo de que los actos de interferencia ilícita representaban situaciones que afectaban la seguridad de la aviación civil, también auspició un "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc 8920) y por último en el "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil" firmado en Montreal el 23 de setiembre de 1971 (Doc 8966) que completan las actividades legales de la OACI para hacer frente al problema.

1.2.4 Programa técnico

1.2.4.1 El Programa Técnico de la OACI tiene como objetivo principal el garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal terrestre y del público en general, tratando en primer término de impedir a los infractores el acceso a su objetivo primordial: la aeronave.

1.2.4.2 Un grupo de estudio formado por especialistas de cinco Estados y cuatro organismos internacionales prepararon y mantienen el programa técnico; el mismo que es examinado por un grupo especializado en materia de seguridad aeronáutica que actúa como asesor de la secretaría de la OACI.

1.3 Documentación OACI disponible sobre asuntos AVSEC

1.3.1 El Anexo 17 y otras especificaciones reglamentarias conforman la documentación normativa y de orientación detallada sobre todos los aspectos de seguridad aeronáutica.

1.3.2 Como se menciona anteriormente, el Anexo 17 "Seguridad Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita", se encuentra vigente y actualizado en su Tercera Edición la que incluye la Enmienda N° 6. Se dispone igualmente del Manual de Seguridad de la OACI (Doc 8973) actualizado el año 1983; y como texto de orientación adicional, información sobre la planificación, instalación y funcionamiento del centro de operaciones de emergencia aeroportuaria, el Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos (Doc 9137 - AN/898).

1.4 Implementación y entrenamiento

1.4.1 En cumplimiento de las Resoluciones de la Asamblea, la OACI ha tratado de alentar y ayudar a los Estados en la ejecución de sus respectivos programas AVSEC y, en general, debido a los graves actos de violencia contra la aviación civil ocurridos en los últimos tiempos, la OACI por intermedio del Consejo ha emprendido un importante estudio y el fortalecimiento de su programa multidisciplinario para proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1.4.2 Adicionalmente, han sido designados especialistas de la OACI como coordinadores en cuestiones de seguridad aeronáutica en cada Oficina Regional; dicho coordinador centralizará las actividades de asesoramiento con el fin de manejar las cuestiones de los Estados en materia de seguridad aeronáutica, acción que permite que la OACI pueda ayudar a los Estados y facilitar la aplicación y mejora de sus programas nacionales y de seguridad aeroportuaria.

1.5 Reuniones celebradas

1.5.1 General

1.5.1.1 La OACI ha organizado una serie de seminarios regionales a los que son invitados los Estados, instándolos a que los participantes sean funcionarios de categoría de las direcciones de aeronáutica civil, de los departamentos legales y de ser posible, autoridades encargadas de la administración de aeropuertos internacionales o de las líneas aéreas nacionales de cada Estado.

1.5.2 Seminarios regionales AVSEC

1.5.2.1 La OACI ha realizado desde 1973 hasta la fecha, 15 seminarios AVSEC, de los cuales 2 se han efectuado en la Región Sudamericana. Al primer seminario, realizado en Lima del 4 al 9 de noviembre de 1979 asistieron 6 Estados (43%). Al segundo seminario que se realizó en Lima del 16 al 20 de setiembre de 1985, concurrieron 10 Estados de la Región (77%).

1.5.2.2 Al segundo seminario AVSEC, realizado en la Región NAM/CAR del 12 al 16 de mayo de 1986, se invitó a participar a los Estados de la Región SAM, habiendo concurrido sólo 1 Estado.

APENDICE 4

1. Operaciones e investigación de accidentes (OPS/AIG)

1.1 Progresos alcanzados

1.1.1 La Oficina Regional Sudamericana ha continuado su labor de mantener el enlace con los Estados acreditados en relación a las áreas de operaciones y de investigación de accidentes a fin de promover la implementación de las políticas de la OACI y de las normas y métodos recomendados contenidos específicamente en los Anexos 6 y 13, y en establecer un seguimiento constante de las acciones de los Estados encaminadas a la aplicación de procedimientos para los servicios de navegación aérea - operación de aeronaves, PANS/OPS, Doc 8168.

1.1.2 Para poder mantener el enlace necesario con los Estados de la Región, la OACI ha empleado la correspondencia que mantiene permanentemente con las administraciones, las misiones a los Estados y la programación de reuniones tipo seminario, en las áreas que demandan un apoyo técnico adicional para alcanzar su aplicación uniforme.

1.1.3 La Oficina Regional inició una evaluación de los problemas que podrían estar presentes en la Región relacionados con la aplicación de los indicados procedimientos en el año 1983, fecha en la que ya se había detectado que muy pocas administraciones habían aplicado las medidas de implementación correspondientes a la adopción de los procedimientos contenidos en el Doc 8168.

1.1.4 A este respecto, se ha puntualizado la necesidad de realizar seminarios a fin de normalizar el empleo y aplicación de los PANS/OPS a través de los Estados de la Región, y con la finalidad de familiarizar a los especialistas en construcción de procedimientos de cada uno de los Estados de la Región. El objetivo principal sería obviamente que los especialistas puedan entender los nuevos PANS/OPS y aplicar correctamente los nuevos criterios y así como familiarizarse con el modelo de riesgo de colisión (CRM) en relación con las instalaciones ILS así como con las correspondientes cartas de aproximación por instrumentos que cada procedimiento instrumental demande.

1.2 Reuniones celebradas

1.2.1 General

1.2.1.1 Como consecuencia de la introducción de los nuevos criterios para el diseño de procedimientos instrumentales y de las deficiencias detectadas en la Región, la OACI organizó una serie de seminarios en las Oficinas Regionales, actividad que se efectuó entre 1985 y 1986. A la primera reunión que se realizó en Argentina en 1985 asistieron sólo 6 Estados de la Región Sudamericana.

1.2.1.2 El segundo seminario en diseño de procedimientos por instrumentos fue realizado entre los meses de junio a julio de 1986 y al mismo que asistieron 7 países de la Región Sudamericana.

1.2.1.3 La Oficina Regional efectuó una nueva evaluación de necesidades de calificación de personal especializado en la aplicación del Doc 8168 entre los años 1985 y 1986 habiéndose detectado que 8 Estados de la Región Sudamericana requieren cursos de capacitación en diseño de procedimientos instrumentales adicionales para calificar y/o actualizar 40 especialistas. Es conveniente resaltar, sin embargo, que en los cursos que se realizaron durante los años 1985 y 1986 sobre este tema, se registró una asistencia relativamente baja.

APENDICE 5

Programa de Transporte Aéreo de la OACI en la Región Sudamericana

1. Progresos alcanzados

1.1 General

1.1.1 Las actividades de la Oficina Regional Sudamericana en la esfera del transporte aéreo en el bienio 1985-1986, consistieron en establecer y mantener estrechas relaciones con los Estados para la aplicación de las recomendaciones de la OACI relativas a los programas de transporte aéreo de la Organización en lo que atañe a Reglamentación, Economía (ECO), Estadísticas (STA) y Facilitación (FAL) del transporte aéreo internacional.

1.1.2 Si bien se ha cumplido en buena medida el plan de trabajo de Transporte Aéreo de la Organización en la Región, existen aún latentes algunos problemas que afectan al cumplimiento del compromiso de algunos Estados con la Organización en las áreas de actividad del transporte aéreo enumeradas anteriormente.

1.2 Reglamentación

1.2.1 Durante los años 1985 y 1986 los Estados han sido asesorados en la necesidad de incorporar o reorganizar las secciones de transporte aéreo en sus respectivas administraciones de aviación civil por considerarse este punto esencialmente importante para implementar exitosamente los programas de economía del transporte aéreo, estadísticas y facilitación.

1.2.2 Durante las misiones de los especialistas de transporte aéreo a los Estados, se ha insistido en la necesidad de extremar las acciones referentes a los aspectos técnicos, jurídicos y económicos del transporte aéreo en la aviación civil.

1.2.3 Asimismo, se ha solicitado continuamente a las autoridades aeronáuticas que todavía no lo hubieran llevado a cabo, transmitir a la OACI la ratificación de los protocolos de enmienda al Convenio de Chicago, tomando en cuenta el beneficio que a través de esta ratificación obtendría la comunidad aeronáutica. Se ha solicitado asimismo la aprobación de los protocolos de Montreal de 1975 (en particular los No. 3 y No. 4) y el estudio de los instrumentos del "Sistema de Varsovia", así como el cumplir con la necesidad de registrar en la OACI todo acuerdo bilateral suscrito por los Estados.

1.2.4 Se ha observado que las administraciones de aviación civil quienes normalmente están involucradas en estudios económicos y de transporte aéreo deberían organizar y reorganizar sus bibliotecas en estas materias y asegurarse de que las publicaciones de la OACI sean distribuidas y enviadas oportunamente a las entidades y autoridades aeroportuarias, así como a las líneas aéreas nacionales, quienes en muchos casos, han informado no recibir las citadas publicaciones.

1.2.5 Se ha observado asimismo, que las administraciones de aviación civil están interviniendo cada vez más en negociaciones de acuerdos bilaterales y de derechos de tráfico, las cuales anteriormente eran cumplidas en cierta medida por las líneas aéreas.

1.2.6 Se ha asesorado a las administraciones de aviación civil en la determinación de tarifas de pasajeros y carga, con el fin de que desarrollen su propia experiencia en este campo, capacitando a su personal con el fin de enfrentar estos nuevos problemas.

1.3 Economía (ECO)

1.3.1 Durante el bienio 1985-1986 se han cumplido las siguientes tareas:

- a) Se ha solicitado a los Estados y a las líneas aéreas nacionales que cumplen servicios internacionales oportuna respuesta a las cartas circulares con cuestionarios de la Secretaría General de la OACI requiriendo datos sobre los ingresos y costos de explotación de las mismas. A este respecto, la mayoría de los Estados, con muy pocas excepciones, han cumplido satisfactoriamente.
- b) Se ha recabado de cada Estado la situación actualizada en materia impositiva que afecta al transporte aéreo de conformidad con los "Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional" (Doc OACI 8632-C/968).
- c) Se han desarrollado actividades relativas al registro de notificaciones de cambios o actualizaciones en lo relativo a las tarifas de aeropuertos y a las instalaciones y servicios de navegación aérea, así como de servicios de pasajero, a ser publicadas anualmente en el Manual respectivo de la OACI (Doc 7100).

1.4 Estadísticas (STA)

1.4.1 El programa de trabajo de estadísticas de la OACI se cumple regularmente por parte de las administraciones, de acuerdo con el Manual sobre el Programa de Estadísticas de la OACI (Doc 9060-AT/723/3), con el llenado periódico de los formularios contenidos en dicho manual, y con el envío de los mismos a la Sede de la OACI con copia a la Oficina Regional Sudamericana para su registro y control.

1.4.2 Del informe del progreso del programa de estadísticas de la OACI, emitido mensualmente por la Sede (Adjunto) se puede concluir que la mayoría de los formularios completados corresponden a las líneas aéreas regulares.

1.4.3 En el caso de las líneas aéreas no regulares, poca es la información que se recibe. Es notoria la falta de la mayoría de los reportes de accidentes de aviación civil y los de aeronaves civiles matriculadas, así como la información de aeropuertos y la correspondiente a las instalaciones en ruta.

1.4.4 En este campo se han concentrado esfuerzos para tratar de obtener que los pocos Estados que aún no cumplen con el requisito de llenado y envío de formularios de información de transporte aéreo completen todos los formularios e implementen su programa estadístico en forma total.

1.4.5 En esta área se han obtenido avances significativos en algunos Estados, especialmente como resultado de las conversaciones sostenidas con las autoridades durante las misiones del oficial de transporte aéreo a los mismos. En otros, desafortunadamente la situación continua sin cambio.

1.5 Facilitación (FAL)

1.5.1 Un trabajo intensivo ha sido realizado en la mayor parte de los Estados para colaborar con las administraciones de aviación civil en la implementación del programa de facilitación de la OACI.

1.5.2 El progreso lento se ha debido entre otras causas a la aparente dificultad que se presenta al tratar de obtener una adecuada coordinación entre administraciones de aviación civil, autoridades aeroportuarias, aduanas, inmigraciones, salud y líneas aéreas para la implementación coordinada del programa FAL.

1.5.3 Solamente el 40% de los Estados de la Región ha notificado las diferencias de sus regulaciones con el Anexo 9, Facilitación (Octava Edición). Por otra parte, sólo el 60% han notificado sobre la organización y funcionamiento de sus comités FAL nacionales y de aeropuerto.

1.5.4 A la luz de las circunstancias mencionadas anteriormente, el 21 de agosto de 1985 la Oficina Regional Sudamericana ha dirigido cartas a todos los Estados de la Región, solicitando que se efectúen las citadas notificaciones, así como el cumplimiento de los programas nacionales de facilitación, incluyendo el funcionamiento de los comités de facilitación nacionales y de aeropuerto, proporcionándoles la información necesaria para el cumplimiento de tal compromiso.

1.5.5 En un esfuerzo por implementar la aplicación de los programas FAL en los Estados, la OACI ha prestado asistencia a través de expertos en facilitación de la Sede y mediante la visita de los especialistas de transporte aéreo de la Oficina Regional.

1.5.6 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

La Oficina Regional ha prestado permanente apoyo administrativo y técnico a esta Comisión en todos sus niveles y actividades como ser a las reuniones del Comité Ejecutivo, de las Comisiones Técnicas y de las Asambleas sin escatimar ningún requerimiento ni esfuerzo, así como en la provisión de información y documentación necesarios.

1.6 Reuniones celebradas

1.6.1 Desde mayo de 1985 hasta abril de 1987 se ha celebrado en la Región, una reunión tipo seminario sobre estadísticas, un seminario oficioso sobre pronósticos y planificación económica de la aviación civil y un seminario oficioso sobre tarifas internacionales de pasajeros y carga.

1.6.2 Asimismo el segundo oficial de transporte aéreo de la Oficina Regional, asistió a las reuniones FAL-IATA de la Región Sudamérica en Buenos Aires en abril de 1985 y en Caracas en mayo de 1986, y por último a la Conferencia Interamericana-Caribeña de Aeropuertos AOCI (Consejo Internacional de Operadores de Aeropuertos) en julio de 1986 en Santiago de Chile.

1.6.3 A continuación se presenta una relación de las reuniones de transporte aéreo de la OACI celebradas en el periodo indicado, así como un resumen de la participación de los Estados y los resultados obtenidos.

1.7 Reunión tipo seminario sobre estadísticas (STA)

1.7.1 Esta reunión fue celebrada en la Sede la Oficina Regional del 14 al 18 de abril de 1986 con la participación de 36 delegados designados por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay e IATA.

1.7.2 La reunión analizó el Manual de Estadísticas de la OACI y su aplicación mediante los diferentes formularios de información estadística, la necesidad y el objeto del cumplimiento del programa de estadísticas de la OACI por parte de los Estados. Como resultado directo del trabajo desarrollado, la reunión reconoció la necesidad de atender el programa de estadísticas. Algunos participantes opinaron que este tipo de seminario debería celebrarse con más frecuencia. Los comentarios de los participantes fueron positivos y concordaron en señalar los beneficios aportados por el intercambio de información y opiniones, así como las soluciones encontradas.

1.8 Seminario Oficioso sobre Pronósticos y Planificación Económica de la Aviación Civil

1.8.1 Reunión celebrada en la Sede de la Oficina SAM del 21 al 25 de abril de 1986 con la participación de 42 delegados designados por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay, Venezuela y de la CLAC. La reunión cumplió su objetivo de información, estudio y análisis de la problemática de pronósticos y planificación de la aviación civil de los Estados.

1.8.2 La mayoría de los participantes manifestaron que el seminario había sido sumamente útil y que proporcionaba un foro que permitía intercambiar puntos de vista e información y examinar los métodos y procedimientos de planificación económica.

1.9 Seminario Oficioso sobre Tarifas Internacionales de Pasajeros y Carga

1.9.1 Reunión celebrada en Rio de Janeiro del 5 al 13 de mayo de 1986 con la participación de 27 delegados designados por Argentina, Bahamas, Barbados, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Ecuador, Francia, Perú, República Dominicana, Sta. Lucía, Uruguay, Secretaría de la Comunidad del Caribe (CARICOM) e IATA. La reunión cumplió su objetivo ampliamente y los participantes manifestaron su satisfacción por las experiencias obtenidas del intercambio de información y opiniones.

Apéndice 6 al Informe sobre el Asunto 2 de la Agenda

APENDICE 6

PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA DE LA OACI EN LA REGION SAM

Presupuestos aprobados al comenzar y al finalizar el bienio 1985-1986 en dólares E.U.A.

Modalidades del Programa	Totales al 1°Ene 85	Totales al 31 Dic 86	% de aumento (disminución)
PNUD por países	4'301,310	7'685,638	78.68
PNUD regional	672,734	688,633	2.36
Fondos fiduciarios	221,503	360,184	62.61
Organismo asociado	-	13,637	100.00
Expertos asociados	51,857	51,857	-
Servicio de compras de aviación civil	268,814	170,006	(36.76)
Totales generales	5'516,218	8'969,955	62.61

APENDICE 6.1

PROYECTOS PNUD/OACI POR PAISES APROBADOS Y EN ACTIVIDAD A FINES DE 1986

Países y cantidad de Proyectos	Presupuestos Totales 1985/1986 US\$	Aportaciones de Costos Compartidos incluidas en el total *		Porcentajes de los Componentes			
		US\$	%	Personal %	Becas %	Equipo %	Otros %
Argentina 2	695,234	192,205	27.65	46.61	13.61	37.28	2.5
Brasil 3	1'128,252	522,620	46.32	71.97	11.62	14.14	2.27
Chile 1	344,734	290,323	84.22	47.05	34.53	16.47	1.95
Colombia 1	63,015	63,015	100.00	100.00	-	-	-
Ecuador 1	4'511,278	3'702,142	82.06	12.68	3.51	83.42	0.39
Panamá 1	305,423	134,213	43.94	46.14	51.45	0.41	2.00
Perú 1	549,299	294,890	53.68	50.9	12.6	34.15	2.35
Uruguay 1	76,035	-	-	72.56	21.0	-	6.44
Venezuela 1	12,368	-	-	97.78	-	-	2.22
Totales 12	7'685,638	5'199,408	67.65	31.12	9.84	57.86	1.18

* No incluyen los gastos administrativos correspondientes.

APENDICE 6.2

PROYECTO REGIONAL RLA/82/013

CONCURRENCIA A LOS SEMINARIOS POR PAISES

1.	Antigua y Barbuda	1
2.	Antillas Holandesas	3
3.	Argentina	314
4.	Barbados	1
5.	Bolivia	36
6.	Brasil	39
7.	Cabo Verde	1
8.	Chile	34
9.	Colombia	3
10.	Costa Rica	16
11.	Cuba	16
12.	Ecuador	17
13.	El Salvador	6
14.	España	3
15.	EE. UU. de América	1
16.	Guatemala	25
17.	Guyana	2
18.	Haití	8
19.	Honduras	8
20.	Jamaica	4
21.	México	20
22.	Nicaragua	4
23.	Panamá	21
24.	Paraguay	25
25.	Perú	33
26.	Rep. Dominicana	5
27.	Suriname	4
28.	Trinidad y Tobago	5
29.	Uruguay	21
30.	Venezuela	16
	COCESNA**	1
	Org. Internacionales	12
		<u>705</u>

** Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

APENDICE 6.3

PROYECTO RLA/82/013 - IRAC. PARTICIPANTES POR SEMINARIO Y FUENTE DE FINANCIACION

<u>Seminario</u>	<u>Fecha</u>	<u>Becarios M/H</u>		<u>H/M Argentinos</u>	<u>Total H/M</u>
		<u>CIP y Otros</u>	<u>RLA/82/013</u>		
1. AVSEC	OCT/83	2/ 2.0	5/ 5.0	14/ 14.0	21/ 21.0
2. AGA	MAY/84	4/ 5.2	8/ 10.2	5/ 5.9	17/ 21.3
3. DGBA	OCT/84	4/ 2.8	6/ 4.1	13/ 9.1	23/ 16.0
4. COM. AUT.	OCT/84	11/ 4.4	12/ 4.8	11/ 4.4	34/ 13.6
5. PANS/OPS	ABR/85	4/ 4.4	15/ 16.5	5/ 5.5	24/ 26.4
6. AVSEC	MAY/85	3/ 3.0	7/ 7.0	16/ 16.0	26/ 26.0
7. TARIFAS	JUL/85	33/16.5	10/ 5.0	14/ 7.0	57/ 28.5
8. INVEST. ACC.	OCT/85	12/ 6.0	13/ 6.5	25/ 12.5	50/ 25.0
9. DGBA	OCT/85	-	3/ 1.8	15/ 9.0	18/ 10.8
10. INFORMATICA	NOV/85	6/ 3.0	11/ 5.5	12/ 6.0	29/ 14.5
11. COM AUT.	NOV/85	1/ 0.5	10/ 5.0	8/ 4.0	19/ 9.5
12. AGA	DIC/85	7/ 3.5	10/ 5.0	12/ 6.0	29/ 14.5
13. ATS	MAY/86	4/ 2.0	16/ 8.0	9/ 4.5	29/ 14.5
14. PANS/OPS	JUN/86	-	15/ 15.0	7/ 7.0	22/ 22.0
15. TEC. DOC.	JUL/86	-	9/ 4.5	17/ 8.5	26/ 13.0
16. DGBA (GOB.)	AGO/86	2/ 1.0	11/ 5.5	9/ 4.5	22/ 11.0
17. DGBA (AEROL.)	AGO/86	12/ 6.0	6/ 3.0	13/ 6.5	31/ 15.5
18. COM. AUT.	AGO/86	-	11/ 5.5	6/ 3.0	17/ 8.5
19. ESTADISTICA	SEP/86	2/ 1.0	12/ 6.0	5/ 2.5	19/ 9.5
20. AVSEC	OCT/86	6/ 3.0	8/ 4.0	16/ 8.0	30/ 15.0
21. AEROAPLIC.	OCT/86	-	5/ 2.5	25/ 12.5	30/ 15.0
22. OPS/AIR	NOV/86	9/ 4.5	24/ 12.0	20/ 10.0	53/ 26.5
23. MEDIC. AVIAC.	NOV/86	5/ 1.0	18/ 3.6	26/ 5.2	49/ 26.5
24. ADM. AEROP.	NOV/86	5/ 2.5	14/ 7.0	11/ 5.5	30/ 15.0
		<u>132/72.3</u>	<u>259/153.0</u>	<u>314/177.1</u>	<u>705/402.4</u>

Asunto 3: Programa de trabajo de la Oficina Regional

3.1 Programa de Trabajo

3.1.1 La Reunión fue informada del Programa de Trabajo previsto para la Oficina Regional Sudamericana de la OACI a ser desarrollado durante los años 1987/1988, con la finalidad de que las Administraciones pudieran tener una referencia acerca de las actividades que estaba previsto desarrollar y de su eventual participación en dichas actividades. Un resumen de la información presentada se adjunta como Apéndice 1 a esta parte del Informe.

3.1.2 Sobre este asunto, la Reunión apreció que el indicado Programa estaba orientado principalmente a asesorar y asistir a los Estados de la Región en la implementación de las instalaciones, servicios y procedimientos especificados en el Plan de Navegación Aérea de la Región, así como en la realización de determinadas actividades preparatorias para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2, prevista para celebrarse a fines de 1988.

3.2 Cumplimiento de las Normas y Procedimientos recomendados de la OACI

3.2.1 La Reunión se guió por el espíritu del Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual, los Estados que no estaban en condiciones de cumplir, en todos sus aspectos, con las normas y procedimientos de la OACI deberían comunicar a la Organización de Aviación Civil Internacional, y de hecho, a los demás Estados por intermedio del Consejo de la Organización, acerca de las diferencias que en un momento dado existen entre tales normas (incluyendo sus correspondientes enmiendas adoptadas por el Consejo) y sus reglamentaciones nacionales.

3.2.2 La Reunión reconoció que en base a la información disponible (Apéndice 2 a esta parte del Informe), la situación a este respecto en la Región no era lo satisfactoria que sería de desear. Mientras que cinco Estados superaban el 60% de cumplimiento con el Artículo 38, el resto estaba por debajo del 50%, con un promedio global de alrededor del 40%.

3.2.3 Dentro de este tema, la Reunión reconoció asimismo que en muchos casos, la información que aparece en los AIPs respecto a diferencias entre las normas nacionales y sus correspondientes internacionales, o bien era anticuada, o a su vez presentaba diferencias con la que aparecía en los suplementos a los Anexos de la OACI.

3.2.4 Tomando nota de las acciones adoptadas por la 26 Asamblea de la OACI a este respecto (Resolución A26-8, Apéndice D) y de las medidas iniciadas por el Secretario General de la Organización con respecto a los debates que sobre este asunto tuvieron lugar en la indicada Asamblea, la Reunión convino en que este asunto debiera ser examinado en toda su extensión con ocasión del Seminario que sobre Relaciones entre los Estados y la OACI estaba previsto para ser celebrado en Chile a fines del corriente año y, además, adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION A3-3/1 - APLICACION DE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS OACI Y NOTIFICACION DE DIFERENCIAS

- a) Reconociendo que la falta de información sobre diferencias o el incumplimiento de las normas contenidas en los Anexos al Convenio pueden afectar adversamente la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, los Estados de la Región que aún no hubieran tomado medidas al respecto, deberían:
- i) efectuar una evaluación de la situación de aplicación de las normas establecidas en cada uno de los Anexos al Convenio y esforzarse por dar cumplimiento a la aplicación de las mismas en sus reglamentos, métodos y procedimientos relativos a las operaciones de la aviación civil;
 - ii) conforme sea necesario en cada caso y dando cumplimiento al Artículo 38 del Convenio, notificar a la OACI las deficiencias que existan entre sus reglamentos, métodos y procedimientos nacionales y los prescritos en las normas de la OACI;
 - iii) informar al Secretario General de la OACI sobre sus dificultades con respecto a la notificación de diferencias antes del 29 de mayo de 1987 en respuesta a lo solicitado en su carta AN 1/1.2-87/13 de fecha 11 de febrero de 1987.
- b) Apreciando el asesoramiento y asistencia que los Estados pueden obtener dentro del programa de trabajo de la Oficina Regional en relación con las medidas que deban tomar para aplicar las normas y métodos recomendados prescritos en los Anexos al Convenio y para cumplir en su obligación de notificar las diferencias, los Estados, conforme sea necesario, deberían recurrir a los servicios de la Oficina Regional incluyendo la asistencia del personal de funcionarios técnicos de la misma.

APENDICE 1Programa de Trabajo de la Oficina Regional para 1987/19881. Consideraciones generales

1.1 El Programa de Trabajo de la Oficina Regional Sudamericana para 1987/1988, incluye entre otros aspectos promover y facilitar a nivel regional el cumplimiento de las decisiones y políticas pertinentes adoptadas por la OACI en relación con las Resoluciones de la Asamblea y que son asignados por el Secretario General de la Organización a las Oficinas Regionales dentro del marco de sus responsabilidades generales.

1.2 El programa refleja, en líneas generales, la alta prioridad asignada por el Consejo de la OACI a las cuestiones relacionadas con las instalaciones, servicios y procedimientos descritas en el Plan Regional de Navegación Aérea, así como medidas relativas a la obtención de una mayor aplicación de las normas y procedimientos recomendados prescritos en los Anexos de la OACI.

1.3 Dentro de este contexto, el trabajo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI continuará siendo el instrumento principal de la Organización para la prosecución de las recomendaciones de las reuniones regionales de navegación aérea y de los grupos regionales de planificación. Este trabajo se lleva a cabo mediante correspondencia con los Estados, durante las visitas oficiales y mediante el suministro de apoyo técnico y administrativo a las reuniones de implementación convocadas por la OACI para que los Estados y las organizaciones internacionales interesadas puedan discutir y solucionar problemas de implementación o para facilitar la coordinación en la ejecución de los planes de los Estados a este respecto.

1.4 Asimismo, considerando que deficiencias importantes en la aplicación de los planes regionales pueden afectar adversamente a la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales, la Oficina Regional Sudamericana continuará dando especial atención a promover medidas para lograr la eliminación de las deficiencias respecto a la provisión y funcionamiento de aquellas instalaciones y servicios que, de no prestarse de conformidad con las recomendaciones pertinentes de la OACI, pueden ocasionar graves perjuicios a las operaciones aéreas; además del asesoramiento y ayuda que prestan a los Estados para lograr la eliminación de tales deficiencias, dentro de sus recursos regulares, la Oficina Regional promoverá conforme sea necesario y en consulta con los Estados afectados, la activación de proyectos especiales de ejecución o proyectos específicos de cooperación técnica dentro del marco del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

1.5 Con respecto a la naturaleza de la asistencia que la Oficina Regional prestará dentro de su programa regular de trabajo y que los Estados pueden requerirle para solucionar determinados problemas técnicos, dicha ayuda durante 1987/1988 de acuerdo con las posibilidades ofrecidas por la planta de funcionarios técnicos de la Oficina Regional cubrirán las siguientes áreas de especialización:

- Aeródromos
- Servicios de Tránsito Aéreo
- Comunicaciones Aeronáuticas
- Meteorología Aeronáutica
- Servicios de Búsqueda y Salvamento
- Servicios de Información Aeronáutica
- Operación de Aeronaves/Aeródromos/AVSEC
- Potencial Humano e Instrucción Aeronáutica
- Transporte Aéreo
- Asistencia Técnica (relativa a Cooperación Técnica PNUD/OACI)

2. Plan de trabajo por áreas para 1987/1988

2.1 General

2.1.1 Las actividades a ser desarrolladas por la Oficina Regional durante 1987/1988 y en las que participarán en general los funcionarios de las áreas técnicas involucradas comprenden lo siguiente:

- a) Actividades relacionadas con el suministro de apoyo administrativo y técnico a los planes de los Estados para la implementación de los elementos contenidos en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc 8733); las normas y procedimientos recomendados de la OACI relacionados con el Plan; y al desarrollo de otras áreas técnicas de importancia para la aviación civil.

- b) Actividades relacionadas con el asesoramiento y asistencia a los Estados para formular y tramitar enmiendas al Plan Regional de conformidad con los procedimientos aprobados por el Consejo de la OACI para actualizarlo en la medida en que sea posible antes y en preparación para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2.
- c) Actividades orientadas principalmente a la tramitación, activación y administración de proyectos especiales de ejecución que hayan sido identificados por los Estados y aprobados por el Consejo de la OACI para ayudar a resolver los problemas específicos en la ejecución de elementos del Plan Regional.
- d) Desarrollo del programa de misiones de los Funcionarios Técnicos que constituyen la planta de la Oficina Regional a los Estados para tratar asuntos relacionados con el seguimiento de la implementación de los elementos del Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI y de las normas y procedimientos OACI relacionados con el plan. Estas visitas se programan en consulta con los Estados interesados y dentro del marco de los recursos financieros que para este fin dispone la Oficina Regional.
- e) Actividades que conjuntamente con las secciones pertinentes de la Dirección de Navegación Aérea de la Sede de la OACI y en consulta con los Estados interesados desarrollarán los funcionarios de la Oficina Regional, dentro de las respectivas áreas técnicas, en la preparación para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2.
- f) Actividades concernientes a la preparación, arreglos administrativos y prestación de servicios de secretaría para las reuniones de implementación y los seminarios de navegación aérea que habrán de celebrarse.

2.1.2. Dentro del marco general de las tareas que se han enumerado en el párrafo precedente, se describen a continuación las actividades específicas que entre otras, se espera desarrollar dentro del programa regular de trabajo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI durante el período de 1987/1988 en cada una de las áreas técnicas correspondientes.

2.2 Navegación Aérea

Aeródromos

2.2.1. Se dará prioridad a las cuestiones relacionadas con los problemas más significativos que se vienen detectando en la implementación de las normas y procedimientos recomendados en el Plan Regional de Navegación Aérea. El programa de trabajo en esta esfera incluye las siguientes actividades:

- a) Se prestará la asistencia a los Estados de la Región que aún no hayan notificado la resistencia de sus pavimentos mediante la aplicación del método ACN/PCN, y se tratará de aliviar el problema que se viene observando en relación con la calibración periódica de las pistas de los aeródromos internacionales y la correspondiente publicación del coeficiente de rozamiento en los respectivos AIPs. Para este fin pudiera ser factible recurrir a la asistencia de otros Estados que posean la capacidad técnica necesaria.
- b) Se continuará prestando atención preferencial a lo relacionado con la aplicación de la Recomendación 5/3 (Plan de Emergencia de Aeródromos) de la Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (1976) en relación con los planes de emergencia en los aeródromos y con los ensayos que periódicamente se deben efectuar, a fin de evaluar los resultados y mejorar la eficacia de dichos planes.
- c) En consulta con los Estados interesados y en la medida que sea posible como parte de la actividad preparatoria para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM proyectada para 1988, se tratará de revisar y actualizar el Plan Regional AGA vigente mediante el proceso aprobado de enmiendas al Plan.

Servicios de Tránsito Aéreo

2.2.2 Las actividades a ser desarrolladas en esta área estarán dirigidas a proporcionar asesoramiento y asistencia a los Estados para la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea, así como para la aplicación de las normas y procedimientos recomendados pertinentes de la OACI, incluyendo reuniones de implementación, cuando sean de interés regional o particular a los Estados de la Región SAM.

2.2.2.1 Dentro de estos lineamientos, a continuación se indican algunas actividades específicas que se esperan desarrollar durante 1987/1988:

- a) Se tomarán medidas para ayudar a disminuir las ocasiones en las que podrían ser aplicados los procedimientos sobre interceptación de aeronaves civiles en base a las nuevas normas y procedimientos recomendados por la OACI que entraron en vigencia el 20 de noviembre de 1986 y de las Recomendaciones adoptadas por el Grupo Regional de Trabajo sobre Interceptación de Aeronaves Civiles (GRIAC/2) Lima, 14 al 18 de julio de 1986.
- b) Se ayudará a aplicar medidas para la conservación de combustible de aviación y disminuir los costos directos de operación de las líneas aéreas.
- c) Tomar medidas en consulta con los Estados para incorporar la Red de Rutas ATS en el Plan de Navegación Aérea a una actividad preparatoria para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2 prevista para 1988.

Comunicaciones

2.2.3 El programa de trabajo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en el área de comunicaciones está basado en los lineamientos establecidos por la 26 Asamblea de la OACI con relación a la ejecución de los planes regionales y otras actividades específicas relacionadas con la navegación aérea, en este sentido el plan de trabajo para 1987/1988 estará dedicado a:

- a) Coordinar, asesorar y asistir a los Estados en la aplicación del plan de circuitos orales ATS principalmente la implementación de los centros de conmutación automática y su interconexión por medio de circuitos satélite y/o microondas. Promover medidas especiales como la activación de un proyecto especial de ejecución para ayudar a los Estados en la aplicación del plan. La activación de este proyecto especial requiere la aprobación del Consejo de la OACI.
- b) Asesorar y asistir en la aplicación del plan racionalizado para la AFTN principalmente en lo que respecta a la necesidad de adecuar al plan los centros de Brasilia, Buenos Aires y Caracas, la implementación del centro automático de Lima de los circuitos que interconectan estos centros con el régimen de modulación adecuado (mínimo 300 baudios) y el método de comunicaciones recomendado. Dentro del marco de esta actividad, asistir a los Estados, prestándoles el asesoramiento que requieran para la adecuación de sus centros AFTN antes del 25 de octubre de 1987, fecha límite para la implementación del cambio del sistema de designadores de dos a tres letras.
- c) Promover la cooperación entre Estados para el establecimiento conjunto de servicios de verificación de radioayudas.
- d) Revisar el plan de radioayudas en base al establecimiento de la nueva red de rutas ATS en la Región SAM.
- e) Tomar medidas, en consulta con los Estados interesados, con miras a desarrollar un plan de transición ILS/MLS para la Región. Esta tarea, que eventualmente podría ser preparatoria para la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea prevista para 1988, incluirá las siguientes actividades:
 - i) Desarrollo de los lineamientos necesarios para una oportuna planificación de la transición ILS/MLS
 - ii) Planificación de la transición ILS/MLS tomando en cuenta implicaciones de orden económico, operacional y técnico en relación a la fecha de protección y sustitución del sistema ILS.

- iii) Consideración del plan de transición de los Estados para producir un plan regional coherente de transición.
- iv) Intercambio de información concerniente a la transición ILS/MLS y la instalación del MLS con los Estados y otras organizaciones.

Meteorología

2.2.4 En el área de meteorología aeronáutica se dará prioridad a las cuestiones relacionadas con la obtención de una mayor implementación de las normas y procedimientos recomendados del Anexo 3 (Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional) de la OACI, así como de las instalaciones y servicios que se describen en la Parte IV - Meteorología del Plan Regional de Navegación Aérea, Doc. 8733/13.

2.2.4.1 Se prestará atención a la implementación del banco de datos internacional OPMET (Brasilia) para servir a la Región SAM, de los Centros Regionales de Pronósticos de Área (RAFCs) de Brasilia y Buenos Aires y a las conclusiones de la Reunión de Implementación SAM 26/86 sobre intercambio de información OPMET.

Búsqueda y Salvamento (SAR)

2.2.5 En cumplimiento de las resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea de la OACI y las directivas del Consejo, se continuará coordinando y propiciando asesoramiento a los Estados de la Región en lo relativo a la aplicación del Plan Regional de Búsqueda y Salvamento y de las normas y recomendaciones del Anexo 12 relativas al establecimiento y prestación de servicios de búsqueda y salvamento.

2.2.5.1 En la medida en que los Estados lo requieran, se continuará coordinando y asesorando con respecto a la aplicación del acuerdo multilateral de búsqueda y salvamento adoptado en la Región CAR/SAM y continuando con la práctica actual se participará en calidad de observador en las reuniones que programe el sistema de cooperación entre las fuerzas aéreas americanas (SICOFAA), en la que se tomen medidas importantes de cooperación interestatal para el suministro de búsqueda y salvamento a nivel continental.

Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas

2.2.6 Se mantendrá un programa destinado a evaluar el grado de adopción por los Estados de las normas y métodos recomendados pertinentes de la OACI (Anexo 15) y de las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea a fin de brindar la asistencia que sea requerida.

2.2.6.1 Se promoverá el mejoramiento en la prestación de los Servicios de Información Aeronáutica asesorando y asistiendo a los Estados interesados para elevar el nivel de eficiencia de sus dependencias destinadas a prestar estos servicios efectuando visitas a tales dependencias y formulando recomendaciones conforme sea necesario.

2.2.6.2 Mediante la preparación de información se apoyará a los Estados para la adecuación de sus AIPs con respecto a lo dispuesto en el Doc 8126, Apéndice G (Modelo AIP).

Potencial Humano e Instrucción

2.2.7 En el área MPR/TRG, las actividades estarán dirigidas a suministrar apoyo administrativo y técnico para determinar las necesidades de personal especializado y de instrucción aeronáutica a nivel regional y conseguir el objetivo de una uniformidad en los contenidos de los programas de los cursos en las áreas AIS/ATC, COM/MTC y COM/OPS, para lo cual está prevista la realización de una Reunión de Implementación MPR/TRG para el mes de noviembre de 1987. Dentro del marco de esta tarea se incluyen, entre otras cosas, las siguientes actividades:

- a) Promover la normalización de los programas, métodos y materia que integran los cursos de instrucción y los procedimientos para el otorgamiento de licencias, habilitaciones, diplomas y certificados.
- b) Tomar medidas tendientes a lograr la aplicación de un programa coordinado de instrucción aeronáutica.
- c) Coordinar y asesorar para lograr la aplicación del Manual de Instrucción "Metodología, Consideraciones de Carácter General, Aplicación de Sistemas y Ayudas para la Navegación".

Seguridad - Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita

2.2.8 En el área AVSEC, se suministrará el asesoramiento que sea requerido por las Administraciones de la Región para facilitar la aplicación y mejora de los programas nacionales y de seguridad aeroportuaria para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

2.2.8.1 Se mantendrá permanente enlace con las autoridades competentes designadas por los Estados para ayudarlos a mejorar, ejecutar y dar cumplimiento al Programa Nacional de Seguridad de aviación civil de su administración mediante el asesoramiento en la adopción de las normas, métodos recomendados y procedimientos contenidos en las publicaciones OACI sobre la materia, a fin de proporcionar el logro del más alto grado de uniformidad que sea posible en sus programas, reglamentos, normas y procedimientos que permitan alcanzar un nivel adecuado acorde con el programa multidisciplinario de la OACI en materia de seguridad aeronáutica, específicamente en la implementación del Anexo 17, Tercera Edición, incluida la Enmienda 6.

2.2.8.2 Se mantendrá una información continua sobre el programa de reuniones de la OACI, incluyendo las reuniones tipo seminario sobre la materia AVSEC que de acuerdo a la política de OACI se realizarán en la Región Sudamericana como mínimo una vez cada tres años.

Operación de Aeronaves

2.2.9 Se continuará efectuando el seguimiento regular y proporcionando asistencia para la aplicación uniforme de:

a) los procedimientos para los servicios de navegación aérea que la OACI ha elaborado y recomienda para la operación de aeronaves (PANS/OPS Doc 8168) mediante la construcción de procedimientos de vuelo, visual y por instrumentos y la correspondiente publicación de las cartas de vuelo por instrumentos con el fin de lograr la uniformidad y preservar un nivel aceptable de seguridad en las operaciones en el plano internacional; y

b) las normas y los métodos recomendados contenidos en los Anexos que correspondan.

Transporte Aéreo y Facilitación

2.2.10 En la esfera del transporte aéreo, se continuará orientando y asistiendo a los Estados de la Región en la implementación del programa de transporte aéreo de la OACI en las áreas de:

- Reglamentación
- Economía (ECO)
- Estadísticas (STA)
- Facilitación (FAL) del transporte aéreo internacional.

2.2.10.1 Se continuará manteniendo estrecho contacto con los organismos internacionales relacionados con el transporte aéreo: IATA, AITAL, ALTAC, OMT, ALADI, Junta del Acuerdo de Cartagena y asistiendo a sus reuniones regionales y colaborando en lo posible en todo lo relativo al transporte aéreo.

2.2.10.2 Se continuará prestando servicios de secretaría a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

2.2.10.3 Se mantendrá a los Estados del área al corriente de las actividades de la OACI en materia de transporte aéreo, tomando en cuenta sus puntos de vista, problemas y necesidades.

2.2.10.4 Se planea durante el próximo año realizar reuniones tipo seminario sobre Estadísticas y Pronósticos y Planificación Económica de la Aviación.

Asistencia Técnica

2.2.11 Se prestará asesoramiento a los Estados en la identificación de sus necesidades de asistencia técnica en el campo de la aviación civil, coordinando las acciones para la formulación o revisión de proyectos destinados a solucionar los problemas detectados; se sugerirán las fuentes de financiamiento apropiadas para los proyectos y el curso de acción para conseguir su aprobación y puesta en marcha.

2.2.11.1 Se cooperará con las misiones sectoriales de planificación de asistencia técnica que sean asignadas a los países de la Región y se participará, según sea requerido, en éstas u otras misiones de apoyo o revisión de proyectos.

2.2.11.2 Se mantendrá debidamente informados a los Estados sobre las posibilidades de asistencia bajo el Sistema de Fondos Fiduciarios y el Servicio de Compras de Aviación Civil de la OACI y los esquemas de Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo en los que puedan participar.

2.2.11.3 Se continuará proporcionando apoyo para la ejecución de los proyectos por países y los proyectos regionales aprobados, incluyendo, entre otros aspectos, la indoección de los expertos asignados, revisión de informes, concesión de becas en los centros de instrucción de la región y el respaldo técnico y administrativo que sea requerido.

2.2.11.4 Se mantendrá debidamente informados a los Estados sobre los programas de cursos y seminarios disponibles para participantes extranjeros en los centros de instrucción aeronáutica de la Región, coordinando los arreglos necesarios para la ejecución del programa de becas de la OACI a cargo de la Oficina Regional por delegación de autoridad de la Sede.

APENDICE 2

ANEXOS AL CONVENIO - ESTADO DE LAS NOTIFICACIONES DE CUMPLIMIENTO O DE DIFERENCIAS

SIGNIFICADO DE LOS SIMBOLOS

- + Se ha notificado el cumplimiento de la enmienda más reciente
- X Se han notificado diferencias con respecto a la enmienda más reciente
- 00 Año de notificación con respecto a la enmienda anterior si no se ha recibido notificación con respecto a la más reciente
- No se ha recibido notificación alguna

Nota.- La información explicativa sobre el cumplimiento con las normas que figuran en los Anexos, o diferencias respecto a las mismas, aparecen en el suplemento de cada Anexo.

Estados	1	2*	3°	4	5	I			II			III			16	17	18				
						I	II	III	I	II	III	I	II	III							
Argentina	X	X	X	+	+	77	76	-	71	+	83	80	+	+	79	+	+	+			
Bolivia	+	78	-	78	75	78	75	-	81	76	83	77	81	-	76	-	82	-	78		
Brasil	+	X	79	+	+	+	+	-	+	X	86	82	+	+	73	77	+	81	-	+	
Colombia	+	-	-	78	48	-	70	-	70	-	-	69	-	-	71	-	81	-	-	-	
Chile	+	+	X	+	X	+	+	-	68	+	81	83	+	+	+	+	X	83	+	+	
Ecuador	-	78	+	70	70	67	67	-	70	-	81	68	+	+	71	-	X	-	-	+	
Francia	X	X	X	X	+	X	X	-	+	74	84	X	X	X	+	X	X	81	-	+	X
Guyana	X	+	78	+	+	+	75	-	+	82	-	79	+	+	76	78	+	83	-	+	83
Panamá	X	+	X	X	X	82	82	-	69	-	82	83	82	-	70	81	X	-	-	-	79
Paraguay	-	83	-	78	68	61	70	-	70	69	-	+	83	-	68	-	X	-	-	-	-
Peru	-	+	78	+	75	76	75	-	70	74	-	+	+	-	-	-	X	81	-	+	-
Suriname	X	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	83	-	79	-	83	-	-	-	-
Uruguay	X	X	+	+	+	+	+	-	75	+	-	80	+	+	76	-	+	81	+	+	+
Venezuela	-	-	-	72	68	67	X	-	66	64	85	83	76	+	79	-	+	-	-	+	-

* Anexo 2 - Séptima Edición
 o Anexo 3 - Novena Edición

Asunto 4: Identificación de los problemas aeronáuticos más significativos existentes en la Región

4.1 Para el examen de este asunto, la Reunión utilizó como referencia los resultados obtenidos al examinar los asuntos 1 y 2 que en lo referente al grado de implementación alcanzado de las instalaciones, servicios y procedimientos en el Plan de Navegación Aérea, poniendo especial énfasis en la necesidad de dimensionar el mayor o menor efecto que ocasionaba la no implementación de algunas de las instalaciones y servicios en la eficacia y seguridad de las operaciones aéreas, bien para adoptar acciones correctivas o para llevar a cabo una reestructuración del futuro plan en función de necesidades operacionales reales.

4.2 Dentro de este contexto, la Reunión reconoció que los problemas más significativos previamente identificados podían ser complementados con los que se relacionan en los párrafos siguientes:

4.2.1 Aeródromos

a) Falta de implementación de:

- i) algunos sistemas de iluminación para aproximación (ALS) en sus tres categorías PA2, PA1 y SA
- ii) algunos sistemas de iluminación central y de toma de contacto

b) Incorrecta implementación de algunos sistemas VASIS.

4.2.1.1 La Reunión reconoció que específicamente existía una evidente necesidad de dar la más urgente prioridad a la implementación de determinados elementos concretos del plan, entre los que se mencionaron los siguientes:

Sistema de iluminación para la aproximación

SAO PAULO/Viracopos	PA2/14
SANTIAGO/A.M. Benitez	PA2/17
LIMA/J. Chavez	PA2/15
RESISTENCIA/Resistencia	PA1/21
SALVADOR/Dois de Julho	PA1/10
GEORGETOWN/Timehri	PA1/06
CATARATAS DEL IGUAZU/Cat. Iguazu	SA/30
CAMPO GRANDE/Intl.	SA/05
FOZ DO IGUAZU/Cataratas	SA/14
TABATINGA/Intl.	SA/12
ARICA/Chacalluta	SA/02
LETICIA/A. Vasquez Cobo	SA/02
SAN ANDRES I./Sesquicentenario	SA/06

Iluminación central de pista

SAO PAULO/Viracopos

Iluminación de toma de contacto

LIMA/J. Chávez

SANTIAGO/A.M. Benitez

4.2.1.2. La Reunión reconoció que sería altamente conveniente iniciar en tiempo oportuno una revisión completa de los requisitos que en materia de aeródromos figuraban en el Plan de Navegación Aérea y consideró que una estrecha cooperación con la Oficina Regional de la OACI a este respecto podría facilitar la preparación de la participación de los Estados en la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2. En consecuencia, formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION A3-4/1 - EVALUACION DE LA IMPORTANCIA DE LOS ELEMENTOS NO IMPLEMENTADOS DEL PLAN AOP REGIONAL VIGENTE Y ACTUALIZACION DEL PLAN

a) Que la Oficina Regional prepare y remita a los Estados de la Región periódicamente informes sobre el estado de implementación del Plan de Aeródromos (Tabla AOP 1) del Plan Regional y que los Estados presten su cooperación para que los registros de la Oficina Regional puedan ser debidamente mantenidos al día en cuanto al estado de implementación en los aeródromos de cada Estado.

b) Que los Estados efectúen, en consulta con los operadores, la evaluación de los requerimientos no implementados, determinando la importancia de los mismos en cuanto a la repercusión adversa que su falta podría tener para las operaciones aéreas.

4.2.2 Telecomunicaciones aeronáuticas

Servicio Fijo de Telecomunicaciones Aeronáuticas

4.2.2.1 Fue reconocido que la falta de implementación de los sistemas AFTN que se contemplan en el Plan Regional, incluyendo la falta de automatización de los elementos troncales afectaban adversamente no solamente en el intercambio de mensajes OPMET, sino en el manejo de todas las categorías de mensajes que deben ser cursados por la AFTN.

4.2.2.2 La Reunión fue informada de la necesidad que tienen las Administraciones de resolver los problemas específicos asociados con el cambio de designadores de dos a tres letras en las direcciones de los mensajes para las empresas, entidades oficiales y servicios aeronáuticos con anterioridad al 25 de octubre de 1987 y que la información disponible indicaba que algunos de los centros COM/AFTN principales no dispondrían en esa fecha del equipo automático requerido o que posiblemente confrontarían problemas a este respecto.

4.2.2.3 La Reunión tomó nota de las posibilidades que ofrecían los programas de cooperación técnica PNUD/OACI para facilitar soluciones a los problemas enunciados y en consecuencia adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION A3-4/2 - MEDIDAS ESPECIALES PARA FACILITAR LA IMPLEMENTACION DEL PLAN PARA LA AFTN

Los Estados de la Región deberían tomar medidas especiales para acelerar la implementación del Plan para la AFTN, incluyendo que, conforme sea necesario, sea solicitada la formulación y ejecución de proyectos de cooperación técnica dentro del marco del programa PNUD/OACI para planificar y ejecutar la implementación de los elementos requeridos para atender los requisitos del Plan Regional para la AFTN.

Radioayudas a la Navegación

4.2.2.4 Al tratar de identificar los problemas relacionados con los bajos coeficientes de implementación alcanzados en lo referente a equipos ILS (50% para CAT II y 56% para CAT I), la Reunión reconoció, en primer lugar, que la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas se verían realizadas si se diera la más alta prioridad a la implementación de los siguientes equipos:

a) ILS CAT II en:

SANTIAGO/A.M. Benitez
MONTEVIDEO/Carrasco
PANAMA/Gral. Omar Torrijos

b) ILS CAT I en:

FOZ DO IGUACU/Cataratas
TABATINGA/Intl.
ARICA/Chacalluta

4.2.2.5 Por otra parte, la Reunión reconoció que, en un contexto general, la falta de implementación de ILS CAT II, había contribuido, junto con la ausencia de otros elementos componentes del sistema (tales como luces de aproximación, de toma de contacto, etc.) a que solamente una de las ocho pistas previstas en el Plan de Navegación Aérea hubiera alcanzado la categoría de pista para aproximaciones de categoría II.

4.2.2.6 A este respecto, se consideró asimismo que la situación actual permitía anticipar que en la Región Sudamericana, la transición ILS/MLS no se haría sin dificultades. La IATA presentó un detallado estudio sobre la planificación de la implementación por sistemas como aplicable en este caso, el cual se transcribe como Apéndice I a esta parte del Informe.

4.2.2.7 Con respecto a la aplicación del plan de transición ILS/MLS de la OACI, la mayoría de las delegaciones expresaron su inquietud por el costo que supondría la indicada transición, especialmente si se consideraba que esta afectaría no solamente a los equipos en los aeropuertos internacionales sino también a los de los aeropuertos nacionales y que la necesidad de reequipar a las aeronaves se haría igualmente extensiva a las que realizaban vuelos del interior.

4.2.3 Servicios de Información Aeronáutica

4.2.3.1 La Reunión reconoció que los problemas relacionados con el suministro de los servicios de información aeronáutica, previamente identificados al tratar este ítem bajo el Asunto 2 del Orden del Día, ameritaban la adopción de conclusiones complementarias, con miras a que los Estados aplicaran un mayor esfuerzo, donde fuera necesario, para elevar aún más la eficacia del AIS. En consecuencia, se adoptaron las siguientes Conclusiones:

CONCLUSION A3-4/3 - ACTUALIZACION E INCORPORACION DE TEXTOS EN INGLES EN LAS PUBLICACIONES DE INFORMACION AERONAUTICA

Las administraciones debieran adoptar las medidas que estimen necesarias para cumplir eficazmente con los requerimientos de actualización periódica de las publicaciones y cartas aeronáuticas.

Asimismo, deberían hacerse esfuerzos para que las publicaciones de información aeronáutica que se distribuyan internacionalmente respecto de sus territorios contengan textos en idioma inglés.

**CONCLUSION A3-4/4 - CUMPLIMIENTO DEL SISTEMA
REGLAMENTARIO "AIRAC"**

Reconociendo la gran importancia que para las operaciones aéreas tiene el cumplimiento eficaz del sistema AIRAC, las administraciones debieran intensificar sus esfuerzos para cumplir con este requerimiento.

**CONCLUSION A3-4/5 - BOLETINES DE INFORMACION
PREVIOS AL VUELO**

Las administraciones debieran adoptar todas las medidas a fin de que se suministre boletines de información previos al vuelo en los aeropuertos internacionales de la Región.

4.3 Actividades futuras

4.3.1 Finalmente, se consideró que los problemas identificados podrían ser tratados bajo los siguientes aspectos:

- a) Problemas relativos a la implementación o mejora de los elementos en el actual Plan de Navegación Aérea.
- b) Problemas relacionados con la aplicación coordinada de actividades para la revisión del plan actual en preparación de la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea.
- c) Problemas relacionados con las mejoras que sería conveniente introducir en el proceso de planificación actual para poder facilitar la introducción progresiva en la Región de las nuevas tecnologías adoptadas o por adoptar por el Consejo de la OACI para su aplicación a nivel mundial.

4.3.2 Con respecto al inciso a) supra, la Reunión convino en que las Administraciones deberían continuar la implementación de los elementos del plan actual, dándose la debida prioridad a los que se mencionan en los párrafo 4.2.1.1 y 4.2.2.4 anteriores.

4.3.3 Con respecto al inciso b) del párrafo 4.3, se barajaron distintas posibilidades que ofrecía la mecánica de la OACI al respecto, tanto en su aspecto formal (actividades que requerían la aprobación del Consejo o de la Comisión de Aeronavegación) como informal (las que no requerían de tales aprobaciones). Finalmente, la Reunión se decidió por esta última posibilidad y adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION A3-4/6 - ACTUALIZACION DEL PLAN

Que la Oficina Regional Sudamericana, en consulta con los Estados de la Región, inicie medidas para actualizar hasta donde sea posible las partes pertinentes del actual Plan de Navegación Aérea, incluyendo la realización de Reuniones Informales de Preparación e Implementación que se estimen necesarias para realizar los trabajos preparatorios de la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2.

4.3.3.1 Dentro de este contexto, la Reunión convino en que en estas Reuniones deberían examinarse aspectos de la transición ILS/MLS que pudieran asistir a los Estados en el examen de este asunto que pueda realizarse en el curso de la próxima Reunión CAR/SAM/2.

4.3.4 En relación con el inciso c) del párrafo 4.3, la Reunión utilizó como referencia la Conclusión A2-2/21 de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil y la propuesta presentada por IATA a este respecto a que se hace mención en el párrafo 4.2.2.6 anterior.

4.3.5 La Reunión examinó las ventajas y desventajas que podrían derivarse de la aplicación del concepto de actualización permanente, y se convino por unanimidad en que:

- a) Era de interés general y particular de cada Estado que debería existir en la Región un Grupo de Planificación Regional que velase en forma continuada por la actualización e integridad del Plan, especialmente en el intervalo entre dos reuniones regionales consecutivas.
- b) Este Grupo de Planificación Regional debería poder crear los Sub-Grupos de Planificación que pudieran ser necesarios para atender áreas específicas, o partes de estas áreas del plan (i.e., programa de aplicación del plan de transición ILS/MLS de la OACI).
- c) El Grupo debería ser creado dentro de la mecánica prevista por la OACI para estos casos (a recomendación de una Reunión Regional de Navegación Aérea y sujeto a la aprobación del Consejo).

4.3.5 Dentro de este contexto, la Reunión examinó la conveniencia de que el indicado grupo atendiese también aspectos relacionados con la implementación del Plan. En principio, varios Estados estuvieron en oposición a esta propuesta de IATA, por entender que los aspectos relacionados con la implementación eran privativos de los Estados y que si se necesitaba asistencia al respecto, esta sería proporcionada por la Oficina Regional. Finalmente, se decidió que en algunos casos la labor del Grupo podía incluir ciertos aspectos relacionados con la implementación coordinada de ciertos sistemas y subsistemas y se adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION A3-4/7 - ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO DE
PLANIFICACION Y COORDINACION
REGIONAL CAR/SAM

Considerando las ventajas que se obtendrían mediante el establecimiento en la Región SAM de un Grupo Regional de Planificación y Coordinación para la Navegación Aérea con los objetivos principales de aplicar un proceso de planificación que permita que el Plan de Navegación Aérea de la OACI esté permanentemente actualizado mediante la ejecución de estudios a ser llevados a cabo conforme los cambios en las características del tránsito aéreo, de los requerimientos operacionales y que los avances tecnológicos así lo hicieran necesario, la Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil solicita que, dentro del mecanismo previsto por la OACI para estos casos, se cree un Grupo Regional de Planificación y Coordinación para la Navegación Aérea en la Región SAM.

APENDICE 1

PROGRESOS ALCANZADOS EN LA APLICACION DE LAS CONCLUSIONES
DE LA SEGUNDA REUNION DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (1985)

GENERAL

Introducción

1. Relacionado con las futuras actividades regionales en el campo de la navegación aérea, la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil (AAC/2) realizada en mayo de 1985, dio seria consideración a las ventajas que podrían obtenerse de una actividad de planificación regional permanente.
2. En dicha oportunidad se mencionó la existencia, por entonces, de tres grupos de planificación o de trabajo que daban respuesta a cuestiones específicas en las áreas COM y MET (GRACYAS), instrucción (G/TRG) y seguridad de vuelo (GRIAC). Se recordó también el trabajo realizado por los grupos "GERA/GERNAV" respecto a la estructura de la red de rutas aéreas entre 1979 y 1982.
3. Si bien la AAC/2 reconoció que el trabajo de esos grupos ayudó a actualizar el plan regional de navegación aérea, es lógico recordar que la actividad de planificación mencionada sólo se refirió a temas muy específicos, es decir que fue sólo parcial ya que no se tocaron otros (AGA, AOP, AIS, etc.) y aún dentro de los requerimientos MET y COM sólo se trataron algunos aspectos de dichas áreas. De allí entonces que los Estados acordaron realizar consultas con las líneas aéreas e IATA a fin de identificar ventajas que podrían obtenerse con la actualización más frecuente de los "sistemas" o "sub-sistemas" componentes del Plan Regional de Navegación Aérea (Res. A2-2/20).

ANALISIS

Instalaciones y servicios como parte de sistemas

4. Tradicionalmente han habido instalaciones y servicios estrechamente asociadas con el concepto de sistema o de red. Otras instalaciones, como es el caso de la mayoría de las radioayudas, instalaciones de aeropuerto o TMA, etc., han sido consideradas como siendo más independientes en lo que hace a la oportunidad de su implementación y aún de su instalación. Cuando instalaciones de este último grupo deben ser reemplazadas como sistema operacional (como en el caso del ILS por el MLS), se crea la necesidad de desarrollar una transición coordinada, lo que automáticamente les confiere la naturaleza de "sistema" o "red".

5. En razón de ello, creemos que la mayor parte del trabajo de planificación en la próxima revisión y actualización del Plan Regional de Navegación Aérea se deberá trabajar fundamentalmente sobre "sistemas" más que sobre ayudas o instalaciones individuales. Siendo la noción esencial que, en la concepción de red o sistema, la implementación parcial e incompleta hace difícil, si no imposible, que el usuario obtenga provecho de los servicios provistos y de las consiguientes inversiones, al menos hasta que se alcance un alto porcentaje en la implementación del total del sistema.

Limitada disponibilidad de recursos económicos

6. Las condiciones económicas en la mayoría de los Estados de la Región son difíciles. En términos relativos a cualquier indicador económico general, por ejemplo PBI (Producto Bruto Interno), parece razonable estimar que los recursos que las administraciones de aviación civil podrían dedicar a la infraestructura aeronáutica durante los próximos diez años serán significativamente inferiores a los de períodos similares del pasado. Por otra parte, las empresas de transporte aéreo están luchando para alcanzar resultados económicos que por lo menos estén balanceados, no estando en posición de absorber - a través del pago de tasas - el costo de otras instalaciones y servicios que no sean los estrictamente necesarios.

El establecimiento de prioridades

7. Como la mayoría de los otros componentes de la sociedad contemporánea, en la última década de la industria aeronáutica ha introducido, o hecho planes para la introducción de nuevas tecnologías. A la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea (RAN) serán planteados requerimientos competitivos para la aplicación de estas nuevas tecnologías en prácticamente todo campo de actividad y servicio. Con toda probabilidad, los costos superarán a los recursos.

8. Bajo estas circunstancias, el establecimiento de prioridades y de un programa coordinado de implementación e inversión debería ser inevitable.

9. La adopción de prioridades no es una práctica desconocida en los procesos de actualización del Plan Regional de Navegación Aérea en CAR/SAM, pero las llamadas prioridades han sido básicamente "fechas" en las cuales los Estados comprometían la implementación de instalaciones específicas, no siendo realmente prioridades. Por otro lado, se han referido más a instalaciones individuales que a sistemas como tales. Aquí estamos hablando de prioridades entre sistemas.

Diferenciación entre necesario y disponible

10. Las justificaciones para introducción de nuevas tecnologías reconocen dos orígenes:

- algunas son requeridas para atender nuevos requerimientos originados por la introducción de nuevos tipos de aeronaves, mayores alcances, mayores capacidades de navegación autónoma, sistemas más eficientes de control de vuelos (FMS), etc.;
- otras son consecuencia de altas densidades de tráfico aéreo y condiciones ambientales más exigentes;

11. Respecto a las primeras, todos debemos participar, ya que los mismos tipos de aeronaves vuelan por todas las regiones del mundo. En cambio, las densidades de tráfico que se dan en la Región y las condiciones ambientales pueden hacer que algunas de estas nuevas facilidades disponibles no sólo estén fuera de las posibilidades económicas sino que simplemente no se justifiquen.

12. Existe también la posibilidad de saltar etapas, pasando directamente al uso de nuevos medios que sirvan mejor, o con mejor relación costo-beneficio, a la dimensión de las necesidades regionales. Para citar un ejemplo digamos que la Región está lejos de contar con cobertura de radar sobre la totalidad de su espacio aéreo. Por qué no examinar entonces si el empleo de Vigilancia Automática Dependiente (ADS), tal como está siendo definida por el Comité FANS de OACI; no constituiría una solución más lógica en ciertos espacios aéreos de la Región?

La dimensión de los requerimientos

13. Trataremos de ilustrar dicha dimensión con algunos ejemplos y cifras.

14. Ningún Estado de la Región ha cuestionado el Plan de Transición ILS/MLS. El Plan Regional de Navegación Aérea vigente requiere la instalación de aprox. 120 ILSs. Por otra parte las cotizaciones por MLSs obtenidas recientemente por ciertos Estados europeos ubican el costo promedio por equipo instalado en el orden de los 2,5 millones de dólares estadounidenses (cifra varias veces superior a las que se manejaban durante el proceso de selección).

15. Una aplicación automática del Plan de Transición ILS/MLS implicaría la instalación, antes de 1988, de 120 MLSs. O lo que es lo mismo, inversiones en el orden de los 300 millones de dólares.

16. La IATA es un vigoroso sostenedor del Plan de Transición ILS/MLS y no apoya desviaciones respecto al mismo. Pero creemos que un número apreciable de los requerimientos ILS mostrados en el ANP vigente, son discutibles como requerimientos internacionales, o dedicados puramente al tráfico fronterizo, o para aeródromos de alternativa, etc. Estimamos que un análisis, caso por caso, permitiría reducir el requerimiento a casi la mitad. Pero este trabajo es tarea más adecuada para un grupo de planificación regional que para el limitado tiempo que dispone un Comité de una Reunión CAR/SAM de Navegación Aérea.

Actualización frecuente del Plan

17. La IATA no tiene dudas respecto a lo ventajoso que resultaría lograr una actualización frecuente del Plan Regional de Navegación Aérea ya que sólo así sería posible dar una respuesta más oportuna a la cada día más rápida aparición de nuevas técnicas, equipamientos o procedimientos con el natural beneficio para la navegación aérea de la región. No es lógico pensar que a través de reuniones regionales espaciadas más de diez años se pueda aspirar a contar con un plan regional que refleje eficientemente la evolución propia de los requisitos operacionales de la aviación civil internacional.

18. Por otro lado, a menos que se establezca un proceso de examen y actualización permanente del Plan Regional (como el caso de Europa), es necesario contar con las Reuniones Regionales de Navegación Aérea de alcance general en razón del nivel y poder de decisión de las Delegaciones participantes y de que aquellas abarcan todos los campos de actividad, teniendo entonces capacidad para adoptar en forma simultánea decisiones de planificación que afecten a distintos campos interrelacionados.

19. Estas son ventajas, pero también es cierto que tienden a ser reuniones muy complejas y difíciles de coordinar.

20. Asimismo, como consecuencia de una actualización frecuente del plan, se harían también innecesarias aquellas extensas y costosas reuniones regionales que a más del esfuerzo económico a que que obligan, privan a las Administraciones y a las Organizaciones participantes, de un gran número de personas durante un relativamente prolongado período de tiempo. Por otro lado, serían menos onerosas para el Estado anfitrión con lo que aumentarían las posibilidades que estas reuniones pudieran realizarse dentro de la región.

21. En suma, se estima que tanto desde el punto de vista operacional como del funcional, resultaría muy ventajoso poder materializar una más frecuente actualización de los sistemas o sub-sistemas que conforman el Plan Regional de Navegación Aérea.

Mecanismo regional

22. Ya en ocasión de la AAC/2 la IATA manifestó su simpatía en relación con la adopción de programas que pudieran producir una más frecuente actualización del plan regional o de trabajo. En tal sentido la AAC/2 estuvo de acuerdo en que estas actividades deberían ser enfocadas de manera integral y sobre la base de éstas y otras consideraciones adoptó la "Conclusión A2-2/21" en la que se propuso la creación de un Grupo de Planificación Regional de Navegación Aérea (permanente) para la Región SAM.

23. La IATA también considera que aún cuando no se lo ha mencionado en forma explícita la eficiencia de la navegación aérea de la región requiere que tanto la "planificación" como la "ejecución" (implementación) mantengan una relación coherente que debe ser también responsabilidad del grupo permanente que se propone como es el caso del ya existente en la Región Africa y designado como "APIRG" ("AFI Planning and Implementation Regional Group") cuyo funcionamiento está redituando muy positivos resultados.

24. El grupo regional no debería ser concebido necesariamente como una estructura de funcionamiento continuo (como es el caso de Europa) sino que podrían tenerse en cuenta algunas de las posibles metodologías de trabajo de la amplia gama disponible y que no es necesario analizar en profundidad ahora. Sin embargo la existencia formal del grupo haría más fácil y expeditivo convocar subgrupos que podrían ocuparse de cuestiones de planificación y/o implementación en los distintos campos especializados.

25. Con respecto al ámbito previsto para el Grupo que propuso la AAC/2, la IATA se permite llamar la atención sobre la parcialidad que involucraría al darle un alcance exclusivamente Sudamericano ya que existe un número significativo de otros Estados Latinoamericanos y del Caribe que aún cuando considerados en el Plan Regional CAR/SAM que se trata de actualizar en forma frecuente, no estarían representados en el grupo permanente.

Conclusiones

26. En la próxima revisión del Plan Regional las soluciones técnicas disponibles y los requerimientos para su aplicación superarán ampliamente a los recursos económicos.
 27. La planificación será más por sistemas que por facilidades individuales.
 28. El alto poder de decisión de las Reuniones Regionales (RAN) seguirá siendo necesario, pero los asuntos deberán llegar bien preparados y discutidos, hasta el punto en el que las diferentes opciones puedan ser presentadas adecuadamente y programas factibles de implementación puedan ser acordados.
 29. Buena preparación hasta el nivel de toma de decisiones es entonces esencial, razón por la que la IATA apoya el establecimiento, a la brevedad, de un grupo regional de planificación e implementación de navegación aérea.
 30. Asimismo y en virtud de la trascendencia de la cuestión, la IATA propondría que el primero de los subgrupos del grupo regional a crearse, se destine al estudio de los requerimientos derivados de la transición ILS/MLS con la finalidad de instrumentar las recomendaciones vigentes aprobadas por la Comisión de Aeronavegación y por el Consejo de la OACI.
- ACCION SUGERIDA
31. En virtud de los fundamentos anteriormente manifestados, la IATA desea sugerir a la AAC/3 la adopción de una conclusión que requiera de la OACI la creación de un grupo permanente de planificación e implementación regional de navegación aérea para América Latina y el Caribe. La transición ILS/MLS debiera ser una de las primeras materias de consideración por dicho grupo regional.

RELACION DE CONCLUSIONES ADOPTADAS POR LA TERCERA REUNION
DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL PARA LA REGION SUDAMERICANA

Asunto 1 del Orden del Día

Progresos alcanzados en la aplicación de las conclusiones de la Segunda Reunión de Autoridades de Aviación Civil (1985)

CONCLUSION A3-1/1 - CORRESPONDENCIA ENTRE LOS ESTADOS Y LA OACI

Considerando las ventajas que se obtendrían al disponer de medios de alternativa para paliar las demoras que puedan presentarse circunstancialmente con el uso de los servicios postales, las Administraciones deberían efectuar los arreglos que estimen pertinentes para facilitar que la correspondencia intercambiada con (o por intermedio) de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI pueda ser despachada y recibida en tiempo oportuno. Los arreglos internos que se efectúen en virtud de esta Conclusión deberían ser comunicados a la Oficina Regional.

CONCLUSION A3-1/2 - EQUIPO FACSIMIL

Considerando las ventajas que presenta el uso del equipo facsímil para la tramitación de la correspondencia de naturaleza urgente, las Administraciones deberían estudiar la posibilidad de incluir en sus planes de desarrollo la adquisición de equipo facsímil, compatible con el equipo ya existente en la Oficina Regional y con el que pueda ser adquirido por otras Administraciones de Aeronáutica Civil.

**CONCLUSION A3-1/3 - CONSERVACION DE COMBUSTIBLE
DE AVIACION**

Dentro del programa de economía de combustible de aviación, la participación de los Estados debería ser lo más completa posible, extremando para ello sus esfuerzos a fin de eliminar en lo posible aquellas restricciones de carácter no ATS que limitan el establecimiento de rutas aéreas directas.

**CONCLUSION A3-1/4 - FISCALIZACION DE LA SEGURIDAD
DE VUELO**

Reconociendo la importancia que representan las acciones normativas y de fiscalización de la Seguridad de Vuelo que desarrollan las Autoridades Aeronáuticas, éstas deberían mantener permanentemente actualizados sus Normas y Procedimientos, como asimismo ejercer el control interno para asegurar la calidad, el nivel de servicio y la eficiencia de los servicios de navegación aérea que se prestan a los usuarios.

CONCLUSION A3-1/5 - ELABORACION DE PROGRAMAS CONJUNTOS

Teniendo presente la conveniencia de aprovechar los recursos y experiencias disponibles en la Región, las Administraciones deberían colaborar con la Oficina Regional de OACI, y desarrollar actividades entre dos o más Estados, destinadas a actualizar y armonizar sus Normas y Procedimientos de Fiscalización de la Seguridad de Vuelo, incluyendo la elaboración de programas de trabajo conjuntos, y el intercambio de información para el trabajo más eficiente de las actividades de prevención de accidentes de aviación, homologación, certificación e inspección.

CONCLUSION A3-1/6 - PARTICIPACION EN LAS REUNIONES DE LA OACI

- a) En base a los programas de reuniones de navegación aérea a ser celebradas en la Región Sudamericana de la OACI y a las convocatorias a estas reuniones, las Administraciones deberían adoptar las medidas que estimen pertinentes para facilitar su participación activa, al menos en aquellas relacionadas con la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea o con la solución de problemas que afectan a la seguridad de las operaciones aéreas.
- b) Deberá velarse para que las Delegaciones participantes en las reuniones, dentro de los límites marcados por sus respectivas Administraciones, utilicen criterios realistas en relación con los acuerdos de implementación a ser suscritos con otras Delegaciones, especialmente si el cumplimiento de estos acuerdos implica simultaneidad en la adquisición o suministro de los medios necesarios por parte de varios Estados.

CONCLUSION A3-1/7 - FRASEOLOGIA RADIOTELEFONICA

Teniendo en cuenta la importante incidencia que la capacidad bilingüe de los controladores de tránsito aéreo tiene en la seguridad de las operaciones, las Administraciones deberían tomar las medidas apropiadas que permitan elevar la capacidad bilingüe de aquellos asegurando a la vez la correcta aplicación de la nueva fraseología radiotelefónica aprobada por OACI (Enmienda 5 al Doc 4444 - RAC/501/11).

Asunto 2 del Orden del Día

Revisión por áreas de las actividades más significativas ocurridas en la Región durante 1985 - 1986

Navegación Aérea y otras áreas técnicas

CONCLUSION A3-2/1 - MEDICION Y PUBLICACION DE LAS CARACTERISTICAS DE ROZAMIENTO DE LAS PISTAS

A efectos de resolver el problema que crea la falta del equipamiento de medición de las características de rozamiento de las pistas de los aeródromos internacionales de la Región, las Administraciones sugieren la posibilidad que la OACI investigue la factibilidad de desarrollo de un programa de intercambio o de asistencia mutua entre Estados de la Región o entre éstos y otros fuera de ella que permita satisfacer las especificaciones de la OACI en cuanto a medición y publicación de las características de rozamiento de las pistas.

CONCLUSION A3-2/2 - PLANES DE EMERGENCIA DE AERODROMO

Debería acelerarse la elaboración o actualización y ensayo de los planes de emergencia de aeródromo que aseguren una respuesta pronta a todas las emergencias y otras condiciones inusuales que puedan presentarse, utilizándose para este propósito los procedimientos previstos por la OACI para estos fines.

CONCLUSION A3-2/3 - ACTUALIZACION DE LOS REQUERIMIENTOS AGA DEL PLAN DE NAVEGACION AEREA

Las Administraciones deberían tomar las medidas apropiadas que permitan, previo análisis de sus futuras necesidades, estudiar un posible reajuste de su esquema de aeródromos internacionales con miras a su presentación en la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea (CAR/SAM/2) a celebrarse en el último trimestre del año 1988.

CONCLUSION A3-2/4 - PLANES DE VUELO REPETITIVO

En vista de las ventajas operacionales y de otra índole que se obtienen mediante el uso de planes de vuelo repetitivo (RPL), las Administraciones que aún no lo han hecho deberían adoptar disposiciones ad-hoc para facilitar el uso de este tipo de planes de vuelo respecto a las operaciones del transporte aéreo regular internacional.

CONCLUSION A3-2/5 - PRIORIDAD EN LA IMPLEMENTACION DEL PLAN RACIONALIZADO DE LA AFTN

Con miras a obtener una implementación rápida del plan racionalizado de la AFTN, los Estados de la Región SAM deberían dar en sus planes de mejoramiento de los servicios de navegación aérea, una mayor prioridad para el re-equipamiento o mejoramiento de las facilidades de los centros AFTN y a la contratación de circuitos en microondas o satélite con las velocidades de modulación requeridas.

CONCLUSION A3-2/6 - PRIORIDAD EN LA IMPLEMENTACION DEL PLAN DE CIRCUITOS ORALES ATS

En vista de la significativa influencia negativa que la carencia de enlaces orales ATS para satisfacer los requisitos ATS/COM ejerce sobre la seguridad y sobre la economía de las operaciones aéreas, los Estados de la Región SAM deberían dar en sus planes de mejoramiento de los servicios de navegación aérea, máxima prioridad al establecimiento de las facilidades del plan de circuitos orales ATS, en base al programa establecido en la Conclusión 2/1 de la Reunión de Implementación SAM 23/85 - COM (Montevideo, octubre de 1985).

CONCLUSION A3-2/7 - COOPERACION ENTRE ESTADOS

Las Administraciones que están en proceso de establecer sus propias unidades de verificación en vuelo, deberían:

- a) Dar la debida consideración a las posibilidades que ofrece el suscribir acuerdos con otras Administraciones para el uso común de determinadas facilidades, tales como los laboratorios de calibración y las de entrenamiento de personal especializado, en tanto no dispongan de medios propios a este respecto.
- b) Estudiar las posibilidades que ofrecen estos mismos acuerdos para dar cumplimiento a las partes de sus propios programas de verificación de radioayudas que no puedan ser ejecutadas con los medios disponibles en un período considerado.

CONCLUSION A3-2/8 - ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS PARA LA VERIFICACION PERIODICA DE RADIOAYUDAS

Las Administraciones que hayan establecido arreglos con otros Estados para la ejecución completa de sus programas de verificación en vuelo, deberían adoptar, si tal fuera el caso, las disposiciones que se estimen convenientes para incluir en dichos arreglos la periodicidad y tipos de verificación a ser efectuados.

CONCLUSION A3-2/9 - COORDINACION ENTRE DEPENDENCIAS MET Y ENTRE ESTAS Y OTRAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

Los Estados deberían examinar los procedimientos aplicados para el intercambio de la información meteorológica necesaria para las actividades aeronáuticas entre dependencias MET que realizan actividades complementarias dentro de un mismo Estado y entre las dependencias de meteorología aeronáutica y otras dependencias de los servicios de navegación aérea, estimulando que se celebren acuerdos entre partes afectadas que faciliten estos intercambios en la medida que permitan satisfacer los requisitos de la aviación civil internacional.

CONCLUSION A3-2/10 - INDICADORES DE DATOS METEOROLOGICOS

Las Administraciones deberían efectuar los arreglos necesarios para que los indicadores de datos meteorológicos instalados en las torres de control y en las dependencias que suministran control de aproximación se ajusten a las normas adoptadas por la OACI a este respecto y para adoptar cualquier medida correctiva que pudiera ser requerida.

CONCLUSION A3-2/11 - COOPERACION ENTRE ESTADOS ANTE ALERTAS INJUSTIFICADAS DE LOS SERVICIOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Considerando los graves perjuicios que sufren las Administraciones por la declaración de emergencias injustificadas o por la activación innecesaria de los servicios SAR en la búsqueda de vuelos internacionales que incumplen deliberadamente el plan de vuelo; y además:

Que muchas de estas situaciones son creadas por personas físicas que utilizan las aeronaves para fines ilícitos o incluso delictivos; y además:

Que la comunidad aeronáutica internacional carece de mecanismos que faciliten la plena cooperación entre Estados y el intercambio de información acerca de las infracciones detectadas, sus causas y las medidas adoptadas para impedir su recurrencia:

Que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI convoque a la mayor brevedad a una reunión entre los Estados de la Región para que esta problemática sea analizada en toda su amplitud, incluyendo sus aspectos jurídicos.

CONCLUSION A3-2/15 - PARTICIPACION EN LOS PROGRAMAS DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD EN LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Los Estados deberían incrementar su participación en las Reuniones, Seminarios, Comités o Grupos de Trabajo de carácter jurídico, organizados por la OACI, tanto en la Sede como en la Región, que tengan por objeto la elaboración de reglas, convenios o textos de orientación con la finalidad de erradicar o desalentar las acciones delictivas en el ámbito de la aviación civil internacional.

CONCLUSION A3-2/16 - APLICACION Y PUBLICACION DE LAS CARTAS DE APROXIMACION (IALS) EN BASE A LOS CRITERIOS DEL DOC 8168

Las autoridades de aeronáutica de la Región Sudamericana harán los esfuerzos que sean necesarios para obtener la aplicación de los nuevos criterios elaborados por la OACI para el diseño y publicación de las cartas de aproximación instrumental, al menos en sus principales aeródromos internacionales.

CONCLUSION A3-2/17 - ASISTENCIA A LAS REUNIONES PANS/OPS

Teniendo en cuenta que los cursos o seminarios que la OACI dicta para la aplicación uniforme de los PANS/OPS representan una de las mejores medidas para lograr los objetivos propuestos en la Conclusión anterior, los representantes y autoridades de aviación civil de sus respectivas administraciones, deberían extremar su acción para obtener los recursos que sean necesarios que permitan a candidatos debidamente seleccionados en sus respectivos Estados, concurrir a dichas Reuniones.

Transporte Aéreo

CONCLUSION A3-2/18 - ORGANIZACION Y REGLAMENTACION DE LA SECCION DE TRANSPORTE AEREO

Que, de acuerdo con sus posibilidades, las administraciones de aviación civil de los Estados de la Región desplieguen todos los esfuerzos para organizar en la mejor forma posible las secciones de transporte aéreo de sus respectivas administraciones.

CONCLUSION A3-2/19 - ASUNTOS ECONOMICOS (ECO)

Que las administraciones aeronáuticas de los Estados:

- a) Den respuesta en forma oportuna a las cartas circulares anuales de la Secretaría General de la OACI y envíen los cuestionarios llenados con ingresos y costos de explotación de las líneas aéreas nacionales regulares que cumplen servicios aéreos internacionales.
- b) Notifiquen sobre la situación de cada Estado en materia impositiva que afecte al transporte aéreo internacional.
- c) Informen todo cambio o modificación de las tarifas de aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea y servicios al pasajero.

CONCLUSION A3-2/20 - ESTADISTICAS (STA)

Se solicita a las autoridades aeronáuticas de los Estados contratantes de la Región realizar los mayores esfuerzos para dar cumplimiento al programa de trabajo de estadísticas de la OACI, con el envío periódico y oportuno de la información estadística completa mediante el llenado de todos los formularios de información estadística de la OACI en vigencia.

CONCLUSION A3-2/21 - FACILITACION (FAL)

Los Estados de la Región que todavía no lo hayan hecho, deberían cumplir con la obligación de notificar a la OACI cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales con las normas internacionales contenidas en el Anexo 9 Facilitación (Octava Edición) a la brevedad posible.

Asimismo, deberían realizar los mayores esfuerzos para la organización y funcionamiento de los comités FAL nacionales y de aeropuerto para coordinar entre todas las agencias del Gobierno interesadas o responsables por los varios aspectos del programa nacional FAL en beneficio del transporte aéreo internacional.

Asistencia Técnica

CONCLUSION A3-2/22 - OFERTA DE COOPERACION TECNICA ENTRE PAISES EN DESARROLLO (CTPD) EN EL CAMPO DE LA AVIACION CIVIL

Los organismos aeronáuticos de la región con capacidad técnica reconocida en determinadas áreas de la aviación civil, debieran estudiar los mecanismos que les permita ofrecer su experiencia a los demás países bajo el esquema CTPD, informando a través de la OACI sobre la disponibilidad de expertos, cursos o instalaciones en condiciones favorables para su aprovechamiento por los países que pudieran requerirlos, sobre la base de compartición de los costos involucrados si fuese necesario.

CONCLUSION A3-2/23 - PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN EL PROCESO DE APROBACION Y EN LAS ACTIVIDADES DEL NUEVO PROYECTO REGIONAL CIPE/IPV PARA EL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS E INFORMÁTICA EN LA AVIACION CIVIL

En relación con el nuevo Proyecto Regional CIPE/IPV para el desarrollo de recursos humanos e informática en la aviación civil, en actual preparación, las Administraciones de la Aviación Civil debieran adoptar, en su oportunidad, las medidas que sean necesarias para que:

- a) una vez que se someta a su consideración el borrador del Documento del Proyecto, el apoyo de sus respectivos países sea comunicado a la mayor brevedad al PNUD/OACI a fin de agilizar el proceso de aprobación; y
- b) una vez aprobado el proyecto, participar activamente en su ejecución mediante el suministro de la información que fuese requerida y el envío de especialistas y/o becarios a los seminarios y talleres de trabajo que sean programados.

En el presente documento se detallan los términos de referencia para la ejecución de los proyectos de cooperación técnica en el campo de la estadística, que serán financiados por el PNUD/OACI.

Los proyectos de cooperación técnica en el campo de la estadística, que serán financiados por el PNUD/OACI, tendrán como objetivo principal el de proporcionar asistencia técnica a los países en desarrollo en el campo de la estadística, a fin de mejorar la calidad de los datos estadísticos y facilitar el acceso a los mismos.

Los proyectos de cooperación técnica en el campo de la estadística, que serán financiados por el PNUD/OACI, tendrán como objetivo principal el de proporcionar asistencia técnica a los países en desarrollo en el campo de la estadística, a fin de mejorar la calidad de los datos estadísticos y facilitar el acceso a los mismos.

Los proyectos de cooperación técnica en el campo de la estadística, que serán financiados por el PNUD/OACI, tendrán como objetivo principal el de proporcionar asistencia técnica a los países en desarrollo en el campo de la estadística, a fin de mejorar la calidad de los datos estadísticos y facilitar el acceso a los mismos.

Los proyectos de cooperación técnica en el campo de la estadística, que serán financiados por el PNUD/OACI, tendrán como objetivo principal el de proporcionar asistencia técnica a los países en desarrollo en el campo de la estadística, a fin de mejorar la calidad de los datos estadísticos y facilitar el acceso a los mismos.

Asunto 3 del Orden del DíaPrograma de Trabajo de la Oficina Regional**CONCLUSION A3-3/1 - APLICACION DE LAS NORMAS Y
METODOS RECOMENDADOS OACI Y
NOTIFICACION DE DIFERENCIAS**

- a) Reconociendo que la falta de información sobre diferencias o el incumplimiento de las normas contenidas en los Anexos al Convenio pueden afectar adversamente la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, los Estados de la Región que aún no hubieran tomado medidas al respecto, deberían:
- i) efectuar una evaluación de la situación de aplicación de las normas establecidas en cada uno de los Anexos al Convenio y esforzarse por dar cumplimiento a la aplicación de las mismas en sus reglamentos, métodos y procedimientos relativos a las operaciones de la aviación civil;
 - ii) conforme sea necesario en cada caso y dando cumplimiento al Artículo 38 del Convenio, notificar a la OACI las deficiencias que existan entre sus reglamentos, métodos y procedimientos nacionales y los prescritos en las normas de la OACI;
 - iii) informar al Secretario General de la OACI sobre sus dificultades con respecto a la notificación de diferencias antes del 29 de mayo de 1987 en respuesta a lo solicitado en su carta AN 1/1.2-87/13 de fecha 11 de febrero de 1987.
- b) Apreciando el asesoramiento y asistencia que los Estados pueden obtener dentro del programa de trabajo de la Oficina Regional en relación con las medidas que deban tomar para aplicar las normas y métodos recomendados prescritos en los Anexos al Convenio y para cumplir en su obligación de notificar las diferencias, los Estados, conforme sea necesario, deberían recurrir a los servicios de la Oficina Regional incluyendo la asistencia del personal de funcionarios técnicos de la misma.

Asunto 4 del Orden del Día

Identificación de los problemas más significativos existentes en la Región

CONCLUSION A3-4/1 - EVALUACION DE LA IMPORTANCIA DE LOS ELEMENTOS NO IMPLEMENTADOS DEL PLAN AOP REGIONAL VIGENTE Y ACTUALIZACION DEL PLAN

- a) Que la Oficina Regional prepare y remita a los Estados de la Región periódicamente informes sobre el estado de implementación del Plan de Aeródromos (Tabla AOP 1) del Plan Regional y que los Estados presten su cooperación para que los registros de la Oficina Regional puedan ser debidamente mantenidos al día en cuanto al estado de implementación en los aeródromos de cada Estado.
- b) Que los Estados efectúen, en consulta con los operadores, la evaluación de los requerimientos no implementados, determinando la importancia de los mismos en cuanto a la repercusión adversa que su falta podría tener para las operaciones aéreas.

CONCLUSION A3-4/2 - MEDIDAS ESPECIALES PARA FACILITAR LA IMPLEMENTACION DEL PLAN PARA LA AFTN

Los Estados de la Región deberían tomar medidas especiales para acelerar la implementación del Plan para la AFTN, incluyendo que, conforme sea necesario, sea solicitada la formulación y ejecución de proyectos de cooperación técnica dentro del marco del programa PNUD/OACI para planificar y ejecutar la implementación de los elementos requeridos para atender los requisitos del Plan Regional para la AFTN.

CONCLUSION A3-4/3 - ACTUALIZACION E INCORPORACION
DE TEXTOS EN INGLES EN LAS
PUBLICACIONES DE INFORMACION
AERONAUTICA

Las administraciones debieran adoptar las medidas que estimen necesarias para cumplir eficazmente con los requerimientos de actualización periódica de las publicaciones y cartas aeronáuticas. Asimismo, deberían hacerse esfuerzos para que las publicaciones de información aeronáutica que se distribuyan internacionalmente respecto de sus territorios contengan textos en idioma inglés.

CONCLUSION A3-4/4 - CUMPLIMIENTO DEL SISTEMA
REGLAMENTARIO "AIRAC"

Reconociendo la gran importancia que para las operaciones aéreas tiene el cumplimiento eficaz del sistema AIRAC, las administraciones debieran intensificar sus esfuerzos para cumplir con este requerimiento.

CONCLUSION A3-4/5 - BOLETINES DE INFORMACION
PREVIOS AL VUELO

Las administraciones debieran adoptar todas las medidas a fin de que se suministre boletines de información previos al vuelo en los aeropuertos internacionales de la Región.

CONCLUSION A3-4/6 - ACTUALIZACION DEL PLAN

Que la Oficina Regional Sudamericana, en consulta con los Estados de la Región, inicie medidas para actualizar hasta donde sea posible las partes pertinentes del actual Plan de Navegación Aérea, incluyendo la realización de Reuniones Informales de Preparación e Implementación que se estimen necesarias para realizar los trabajos preparatorios de la próxima Reunión Regional de Navegación Aérea CAR/SAM/2.

CONCLUSION A3-4/7 - ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO DE PLANIFICACION Y COORDINACION REGIONAL CAR/SAM

Considerando las ventajas que se obtendrían mediante el establecimiento en la Región SAM de un Grupo Regional de Planificación y Coordinación para la Navegación Aérea con los objetivos principales de aplicar un proceso de planificación que permita que el Plan de Navegación Aérea de la OACI esté permanentemente actualizado mediante la ejecución de estudios a ser llevados a cabo conforme los cambios en las características del tránsito aéreo, de los requerimientos operacionales y que los avances tecnológicos así lo hicieran necesario, la Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil solicita que, dentro del mecanismo previsto por la OACI para estos casos, se cree un Grupo Regional de Planificación y Coordinación para la Navegación Aérea en la Región SAM.