



RAAC/7

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL
RAAC/7**

INFORME

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 – 03 Julio 2002)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría	ii-1
	Idioma de trabajo.....	ii-1
	Agenda.....	ii-1
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la reunión RAAC/7	ii-2
iii -	Lista de Participantes.....	iii-1
Informe sobre el Asunto 1:		
	Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos	1-1
Informe sobre el Asunto 2:		
	AVSEC y perspectivas para el futuro	2-1
Informe sobre el Asunto 3:		
	Sistema regional de vigilancia operacional	3-1
Informe sobre el Asunto 4:		
	Transición a los sistemas CNS/ATM.....	4-1
	a) Ensayos pre-operacionales;	
	b) Sistemas y servicios multinacionales – Red Digital Sudamericana (REDDIG);	
	c) Implantación RVSM;	
	d) Ensayos de Aumentación GNSS en la región CAR/SAM (CSTB).	
Informe sobre el Asunto 5:		
	Participación de los Estados en las actividades regionales.....	5-1
	a) Grupo Regional de Planificación y Ejecución (GREPECAS);	
	b) Reducción/corrección de las deficiencias;	
	c) Evaluación/certificación de aeropuertos;	
	d) ATM/garantía de calidad.	
Informe sobre el Asunto 6:		
	Cooperación Técnica en la Región SAM.....	6-1
Informe sobre el Asunto 7:		
	Seguimiento de las Conclusiones de la RAAC/6.....	7-1
Informe sobre el Asunto 8:		
	Otros asuntos	8-1

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Séptima Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en Salvador, Bahía, Brasil, del 01 al 03 de julio del 2002, en las instalaciones del Hotel Pestana Bahía Hotel.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI expresó el agradecimiento de la Organización al Estado de Bahía por ofrecerse como anfitriones de la Reunión. El Maj. Brig. Do Ar Venancio Grossi, Director General de Aviación Civil se dirigió a la Reunión en representación de Brasil. Seguidamente, el Sr. Paulo Gaudenzi, Secretario de Cultura y Turismo del Estado de Bahía declaró inaugurada la Séptima Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región SAM.

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana y Secretario de la Reunión, dio la bienvenida a los participantes y destacó los objetivos de la reunión, dando una breve explicación de los temas que serían revisados.

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El Maj. Brig. Do Ar Venancio Grossi, Director General de Aviación Civil de Brasil fue elegido como Presidente de la Reunión y el Sr. Patricio Campos Montecinos, de la delegación de Chile, fue elegido como Vice-Presidente. El señor José Miguel Ceppi, quién actuó como Secretario, fue asistido por los Sres. Marco Ospina, Oficial Regional de Transporte Aéreo de la Oficina Sudamericana de la OACI y Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Carlos Stehli, Subdirector interino y Samuel H. Cardoso, Oficial Regional de Aeródromos, de la Oficina Regional de Lima.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y la documentación de la Reunión fueron en español y en inglés.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Asunto 1: Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos

Asunto 2: AVSEC y perspectivas para el futuro.

- Asunto 3: Sistema regional de vigilancia operacional
- Asunto 4: Transición a los sistemas CNS/ATM
- a) Ensayos pre-operacionales;
 - b) Sistemas y servicios multinacionales – Red Digital Sudamericana (REDDIG);
 - c) Implantación RVSM;
 - d) Ensayos de Aumentación GNSS en la región CAR/SAM (CSTB).
- Asunto 5: Participación de los Estados en las actividades regionales
- a) Grupo Regional de Planificación y Ejecución (GREPECAS);
 - b) Reducción/corrección de las deficiencias;
 - c) Evaluación/certificación de aeropuertos;
 - d) ATM/garantía de calidad.
- Asunto 6: Cooperación Técnica en la Región SAM
- Asunto 7: Seguimiento de las Conclusiones de la RAAC/6
- Asunto 8: Otros asuntos.

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 7 Estados de la Región SAM y 1 Estado de la Región NAM, así como 2 Organismos Internacionales, CLAC e IATA, haciendo un total de 43 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-11.

ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAAC/7**

Nº	Título	Página
7/1	FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SUDAMERICANA	1-1
7/2	COORDINACION EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)	2-2
7/3	MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)	2-2
7/4	APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV	4-1
7/5	GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL	4-3
7/6	ADECUADA IDENTIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES/ SERVICIOS MULTINACIONALES EN EL FASID	4-4
7/7	ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG	4-5
7/8	DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM	4-6
7/9	REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TÉCNICA RLA/00/009	4-6
7/10	MAYOR APOYO DE LOS ESTADOS AL TRABAJO A SER DESARROLLADO POR GREPECAS	5-1
7/11	COORDINACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT	5-1
7/12	ENMIENDAS PROPUESTAS A LOS ANEXOS 1, 6, 10 Y 11	5-3
7/13	DEFICIENCIAS EN LOS DIFERENTES CAMPOS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN SAM	5-3
7/14	CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS	5-5
7/15	PROGRAMAS DE GARANTIA DE CALIDAD ATS	5-7
7/16	PERIODICIDAD DE LA REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL.	8-1
7/17	COORDINACIÓN ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS DE LA REGION SAM AL CONSEJO DE LA OACI	8-1

LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS**ARGENTINA**

Guillermo Adolfo Donadille
Comandante de Regiones Aéreas
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
5° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires Argentina

Telefax: +5411 4317 6133
E-mail: dtoaci@faa.mil.ar

Rodolfo Almeida
Departamento AVSEC
Policía Aeronáutica Nacional
Buenos Aires

Tel: +5411 4480 9432
E-mail: ralmeida@fibertel.com.ar

Hector Luis Sánchez
Asesor Jefe Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
Oficina 183, Sector Verde
Capital Federal, 1104, Buenos Aires

Telefax: +5411 4317 6411
E-mail: dtoaci@faa.mil.ar

BRASIL / BRAZIL

Flavio de Oliveira Lencastre
Director General
DECEA
Av. Gral. Justo 160 – 5° Andar
Castelo, Río de Janeiro,
RJ, CEP 20031-030
Brasil

Tel: +5521 3814 6200
Fax: +5521 3814 6371
E-mail: dgcea@decea.gov.br

Venancio Grossi
Diretor de Aviação Civil (DAC)
Rua Santa Luzia, 651/6° andar,
Rio de Janeiro-RJ
CEP: 20030-040

Tel: +5521 2406148

Fax: +5521 2205177, 3° piso

Presidente da CERNAI
Av. Marechal Câmara 233
12° andar
20020-080 Rio de Janeiro RJ

E-mail: dgac@dac.gov.br

Paulo Roberto Cardoso Vilarinho Vice Director DECEA Presidente CECATI Av. Gral. Justo 160 – 5º Andar Castelo, Ríó de Janeiro, RJ, CEP 20031-030 Brasil	Tel: +5521 3814 6200 Fax: +5521 3814 6244 E-mail: vidplan@decea.gov.br cecati@decea.gov.br
Leci Oliveira Peres Chefe do Subdepartamento de Operações Vice presidente CECATI Av. Gral. Justo 160, 2 andar 2 andar Castelo, Ríó de Janeiro, RJ, CEP 20031-030 Brasil	Tel: +5521 3814 6241 Fax: +5521 3814 6233 E-mail: SDOP@decea.gov.br
Alvaro Moreira Pequeno Comissão CNS/ATM – DECEA Rua Anfilóbio de Carvalho, 29 –S1115 Centro 20030-060, Rio de Janeiro, RJ	Tel: +5521 25331978/2079 Fax: +5521 25336404 E-mail: cnsnavega2@decea.gov.br
Allemander Jesus Pereira Filho Chefe Subdepartamento de Infraestructura Tura-DAC, Rua Santa Luzia 651 5º andar, 20031-040 Rio de Janeiro, RJ	Tel: +5521 38146706 Fax: +5521 38146828 E-mail: chsie@dac.gov.br
Luiz Adonis Batista Pinheiro Assistente da CERNAI Av. Marechal Camara 233 12 andar 20020-080 Rio de Janeiro RJ	Tel: +5521 2544 1194 Fax: +5521 2240 6022 E-mail: adonis@dac.gov.br
Douglas Ferreira Machado Adj do STE/DAC Rua Santa Luzia 651 7 andar Sala 702 20030-040 Rio de Janeiro RJ	Tel: +5521 3814 6710 Fax: +5521 3814 6893 E-mail: douglasfmachado@hotmail.com
Renilson Ribeiro Pereira Chefe do Sub Dep. Técnico – DAC R. Sta. Luzia, No. 651, 7 andar 20030-040 Rio de Janeiro, RJ	Tel: +5521 3814 6735 Fax: +5521 3814 6893 E-mail: chste@dac.gov.br
Omar Daniel Martins Netto INFRAERO SCS Q 4, BL. A, ED. Infraero, 6º andar 70304-902, Brasília -DF	Tel: +5561 312 3210 Fax: +5561 31233390 E-mail: omar_daniel@infraero.gov.br

Gilberto Pedrosa Schittini VARIG Estradas das Canárias, 1869, Prédio 2 Módulo B, sala 1286, CEP: 21941-480 Rio de Janeiro-RJ	Tel: +5521 2468 2891 Email: gilberto.schittini@varig.com
Paulo Jorge de Medeiros Vieira Chefe de Divisão de Programas e Projetos Rua Santa Luzia, 651, 5º andar Rio de Janeiro-RJ CEP: 20.030-040	Tel: +5521 3814 6729 Fax: +5521 3814 6903 E-mail: paulojorge@dac.gov.br
Sheila de Oliveira VARIG (General Manager) AV. Almirante Silvio de Noronha, 365 Sala 308, Centro, Rio de Janeiro-RJ	Tel: +5521 3814 5231 Fax: +5521 3814 5637 Email: sheila.oliveira@varig.com
Afonso Henriques Carvalho Medeiros VASP Praça Comandador Lineu Gomes, s/ nº ED. VASP, Congonhas-SP	Tel: +5511 5532 3270/3273 E-mail: afonso.medeiros@vasp.com.br
Carlos Sergio de Sant'Anna César GOL AV. Franklin Roosevelt, 39, sala 1302, Centro, Rio de Janeiro-RJ CEP: 20021-120	Tel: +5521 2240 0812 Fax: +5521 2240 0812
João Novaes Neto ABSA - Aerolíneas Brasileiras S/A AV. Mal Camara, nº 160, sala 1311 Castelo, Centro, Rio de Janeiro-RJ CEP: 20020-080	Tel: +5521 262 7079 Fax: +5521 2267080 E-mail: jonovaes@absacargo.com
Sergio Augusto Viana de Carvalho EMBRAER AV. Brig. Faria Lima, 2170, São José dos Campos-SP CEP: 12227-901	Tel: +5512 3927 2568 Fax: +5512 3927 3320 Email: scarvalho@embraer.com.br

CHILE

Patricio Campos Montecinos
Director General de Aeronáutica Civil
DGAC Chile
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7501
Fax: +562 209 0532
E-Mail: rai@dgac.cl

Lorenzo Sepúlveda
Director de Planificación
DGAC Chile
Av. Miguel Claro 1314, Santiago de Chile

Tel: +562 410
Fax: +562 410 7454
E-Mail: sdplan@dgac.cl

Claudio Ramírez Dauvin
Subdirector de Proyectos y
Desarrollo Organizacional
DGAC Chile
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7468
Fax: +562 410
E-Mail: sdproyec@dgac.cl

ECUADOR

Edmundo Baquero M.
Director General de Aviación Civil (e)
DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 2238 364
Fax: +5932 2238 364
E-mail: bolodavalos@hotmail.com

Nelson Guim
Miembro H. Consejo Nacional
Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +593 2327 565
Fax: +593 2325 838
E-mail: nguim@guimsa.com

Marcelo Serrano
Jefe Departamento Seguridad
Aeroportuaria
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 255 2450
Fax: +5932 255 2450
E-mail: maceloserrano24@hotmail.com

Iban Salas
Especialista CNS
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 2504 529
E-mail: ivanecu@yahoo.com

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

Louise Maillett Head of Delegation Acting Assistant Administrator For Policy, Planning & Int. Aviation 800 Independence Ave., S.W. Washington, D.C. 20591 United States	Tel: +202 267 3033 Fax: +202 267 5800 E-mail: louise.maillett@faa.gov
Joaquin Archilla Director Int. Area Office for Latin America and Caribbean 8600 NW 36 Street, Suite 501 Miami, FL 33166 United States	Tel: +305 716 3300 ext. 14 Fax: +305 716 3309 E-mail: archie.archilla@faa.gov
Mark Ríos FAA Senior Representative for Latin America & Caribbean 8600 NW 36 Street, Suite 501 Miami, FL 33166 United States	Tel: +305 716 3300 Fax: +305 716 3309 E-mail: mark.rios@faa.gov
Carey Fagan Deputy Program Manager Int. Office for Research & Acquisition ASD-500 800 Independence Ave., S.W. Washington, D.C. 20591 United States	Tel: +202 267 7825 Fax: +202 267 5071 E-mail: carey.fagan@faa.gov
Hector Vela Civil Aviation Security Liaison Officer Transportation Security Administration American Embassy Caja Postal 4336 APO AA 34034 United States	Tel: +5411 5777 4470 Fax: +5411 5777 4215 E-mail: hector.vela@faa.gov
Drazen Gardilcic Acting Manager, Air Traffic International Staff FAA Headquarters 800 Independence Ave., S.W. Washington, D.C. 20591, United States	Tel: +202 2678646 Fax: +202 2675120 E-mail: drazen.gardilcic@faa.gov

FRANCE

Daniel Gerard
Chief of Aeronautical District of
French Guyana
Districte Aeronautique de la
Guyana
Rochambeau 97351, Matoury
Guyane - France

Tel: +594 594 359301
Fax: +594 594 356166
E-mail: ger.Daniel@wanadoo.fr

Roger Gabriel Prudent
Chef de subdivision etudes, formation
Et quality de service
civile.gouv.fr
Direction Regionale de l'Aviation
Civile Antilles – Guyana
B. P. 644
97262 Fort-de-France
Martinique, France

Tel: +596 556022
Fax: +596 634706
E-mail: roger-gabriel.prudent@aviation-

PARAGUAY

Francisco Zarza
Miembro del Consejo
de administracion(DINAC)
AV. Meal López y 22 de Setiembre
Asuncion-Paraguay

Tel: +595 21 210196/228721
Fax: +595 21 210196/228721
E-mail: president@dinac.gov.py

Ceferino Farias Servin
Subdirector de Transporte Aéreo y
Asuntor Internacional (STAAI)
AV. M. Col. López y 22 de Setiembre
ED. Del MDN, 3º piso

Tel: +595-21-213365
Fax: +595 21 213365
E-mail: saai@dinac.gov.py

PERÚ

Julio César Canaval
Director de Navegación Aérea
Dirección General de Aeronáutica
Civil del Perú
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Telefax: +511 431 8438
Fax: +511 431 8438
E-mail: jcanaval@mtc.gob.pe
Website: www.mtc.gob.pe/transportes/aereo/dgac.htm

ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS**IATA**

Angel López-Lucas
IATA LATAM/CAR
Sub-Director Operaciones e
Infraestructura América Latina
y el Caribe
703 Waterford Way
(NW 62 Ave)
Suite 600
Miami, FL 33126
United States

Tel: +1305 266 7552
Fax: +1305 266 7718
E.mail: lucasa@iata.org
Website: www.iata.org

Manuel Gongora
United Airlines
Regional Manager, Inst. Air Traffic
Operations
Miami Inst. Airport-MIAFO
P.O. BOX 996037, Miami
33299-6037

Tel: +305-876-8439
Fax: +305-869-1631
E-mail: manuel.gongora@ual.com

CLAC/LACAC

Marco Ospina Yepéz
Secretario
Comisión Latinoamericana de
Aviación Civil
Apartado 4127
Lima 100, PERU

Tel: +511 575 3664
Fax: +511 575 1743
E-mail: clacsec@lima.icao.int

OACI / ICAO

Renato Claudio Costa Pereira
Secretario General
999 University Street,
Montreal, Québec
Canada H3C 5H7

Tel: +1514 954 8041
Fax: +1514 954 8379
E-mail: mderez@icao.int
amattei@icao.int

José Miguel Ceppi Morales
Director Regional
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel: +511 575 1646 / 575 1476
Fax: +511 575 0974 / 575 1479
E-mail: mail@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Carlos Stehli
Subdirector interino
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel: +511 575 1646 / 575 1476
Fax: +511 575 0974 / 575 1479
E-mail: cs@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Samuel H. Cardoso
RO/AGA
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel: +511 575 1646 / 575 1476
Fax: +511 575 0974 / 575 1479
E-mail: shc@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Asunto 1: Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos

1.1 La Reunión fue informada sobre el trabajo desarrollado por la Oficina Regional en materia de flexibilización del transporte aéreo y la privatización de aeropuertos.

1.2 En ese orden de ideas, la Reunión pasó revista a los antecedentes de este tema originados en la RAAC/6 (Panamá, del 18 al 20 de Agosto de 1999). De igual manera, tomó conocimiento de las acciones adoptadas por la OACI respecto a los procesos de privatización, así como del cumplimiento de las conclusiones alcanzadas en aquella oportunidad, por las autoridades aeronáuticas, observando que todas ellas se desarrollaron en un marco amplio de coordinación entre la OACI y la CLAC y en el contexto de la globalización económica, la integración del comercio, y el trabajo desarrollado por foros interinstitucionales a nivel regional.

1.3 Por otro lado, la reunión examinó los procesos de integración comercial de las Américas, destacando el rol de armonización y coordinación que adoptó la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en el amalgamamiento de políticas para un desarrollo ordenado del transporte aéreo que satisfaga los intereses de todos los involucrados.

1.4 Al pasar revista al nuevo escenario del transporte aéreo, se destacó el trabajo originado en el coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL, mismo que dio inicio a una amplia discusión del nuevo escenario del transporte aéreo y la incorporación de nuevos actores: autoridades aeronáuticas, organismos reguladores, líneas aéreas y operadores de aeropuerto. Asimismo, se resaltó el mandato de los jefes de Estado y gobierno de Iberoamérica en materia de transporte aéreo y el encargo dado a los Ministros de Transporte y autoridades responsables de la aviación civil para la adopción de medidas que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo regional. En esa línea, se destacó el trabajo que viene desarrollando el Comité de Alto Nivel Post Coloquio.

1.5 Por último la Reunión revisó la situación regional en materia de privatización de aeropuertos, tomando conocimiento de la información presentada por la secretaría respecto a los procesos de concesión de aproximadamente 140 aeropuertos y del trabajo desarrollado por la conferencia mundial de aeropuertos convocada por la OACI en agosto del 2000, así como de sus importantes directrices.

1.6 Como producto del debate, las autoridades de aviación civil de la Región SAM acordaron lo siguiente:

CONCLUSION 7/1 FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SUDAMERICANA

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM a:

- a) impulsar la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con el objeto de alcanzar un acuerdo de flexibilización regional sudamericano;

-
- b) incentivar la coordinación interna y externa de los organismos que representan a los nuevos actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas);
 - c) propugnar el establecimiento de estrategias nacionales para la aplicación de los acuerdos adoptados por los Ministros;
 - d) brindar todo el apoyo al foro de ministros del subsector transporte aéreo en el marco de la CLAC, como mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional;
 - e) apoyar la coordinación entre los organismos especializados y las nuevas iniciativas que puedan surgir, con el fin de continuar apoyando la cooperación internacional, evitando la duplicación de esfuerzos; y,
 - f) propugnar la armonización de normas y regulaciones en aspectos económicos del transporte aéreo, prestando especial atención al desarrollo de los sistemas CNS/ATM y los consiguientes servicios y facilidades multinacionales.

Asunto 2: AVSEC y perspectivas para el futuro.

2.1 En este asunto de la Agenda se puso en conocimiento de las autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana el trabajo que se viene realizando en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y las perspectivas a futuro sobre la protección contra actos de interferencia ilícita a nivel regional.

2.2 En principio, la Reunión observó que con posterioridad a los lamentables acontecimientos del 11 de Setiembre del 2001 se debieron adoptar una serie de medidas a nivel nacional, regional e internacional para sostener el transporte aéreo y buscar las mejores alternativas que permitan su recuperación en el más corto plazo.

2.3 En ese orden de ideas, la Reunión pasó revista a las acciones adoptadas por la OACI, destacando la Resolución A33-1 *“Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil”* y la Resolución A33-2 *“Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita”*. Asimismo observó los acuerdos alcanzados durante la Reunión Ministerial de Seguridad que se llevó a efecto en Montreal en febrero del 2002.

2.4 Especial atención se puso al tema relacionado con el “seguro aeronáutico por riesgo de guerra” y el trabajo que en esta materia había desarrollado el grupo de expertos y el Consejo de la OACI, especialmente en lo relacionado al Plan Mundial que tiene por objeto proporcionar una cobertura de seguro aeronáutico por responsabilidad civil respecto a terceros por riesgos de guerra, a favor de los explotadores de las líneas aéreas y otras partes de la aviación civil, mediante la creación de una aseguradora sin fines de lucro que tenga como respaldo la garantía de los Estados.

2.5 Al pasar revista a las iniciativas regionales en materia de seguridad de la aviación civil, la Reunión se remitió a la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y Gobierno que se llevó a cabo en Noviembre del 2001 en la ciudad de Lima, entre cuyos acuerdos destacaba uno relacionado al transporte aéreo y tomaba en cuenta los lamentables acontecimientos del 11 de setiembre y el impacto en la industria aérea latinoamericana.

2.6 Por otro lado, la Reunión tomó conocimiento del trabajo realizado en el seno del GREPECAS y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, tomando nota que el primero estaba propugnando la constitución de un Comité, cuya primera reunión se llevaría a cabo en el mes de agosto del presente año; en tanto que la CLAC, ya había avanzado, a través de su grupo AVSEC, en tareas que tienen como objetivo principal la “elaboración de una política regional en materia de seguridad de la aviación civil”.

2.7 La Reunión también analizó las perspectivas previstas en un escenario de corto y mediano plazo que permita a los Estados recuperar la confiabilidad en el transporte aéreo y adoptar medidas de control efectivo, que, al mismo tiempo, encuentren un equilibrio entre la facilitación y la seguridad. En este contexto, las autoridades aeronáuticas de la Región SAM examinaron las amenazas actuales y las emergentes después del 11 de setiembre, frente a las limitadas posibilidades económicas de sus respectivos Estados.

2.8 Durante las discusiones fue expresada la preocupación en cuanto a las medidas adicionales de seguridad de aviación civil, después del 11 de Setiembre por las dificultades que tendrían los Estados en la implementación de dichas medidas, por los altos costos, y sus posibles repercusiones en el programa universal de auditoría de la aviación civil.

2.9 En este asunto se hizo referencia a la Enmienda 10 del Anexo 17 de la OACI, las medidas adicionales y varias normas y métodos recomendados que por algunas razones sería difícil implementarlas, debido a los altos costos del equipamiento, las diferencias en el nivel de amenaza, la soberanía de los Estados y la extensión en la aplicación de las normas del transporte aéreo internacional al doméstico, resaltando que el Convenio de Chicago hace referencia únicamente al transporte aéreo internacional.

2.10 Fue propuesto que las autoridades aeronáuticas de la Región orienten a sus representantes en el Consejo para que en las decisiones sobre esta materia actúen en conjunto en defensa de los intereses de la aviación civil de la Región; redoblar la atención para que en el programa universal de auditorías de seguridad de la aviación civil, actividad que debería quedar limitada al nivel de la acción gubernamental del Estado, dejando a éstos el ejercicio de los controles en sus territorios, preservando de esta forma el espíritu del Convenio de la Aviación Civil Internacional; y, adoptar una posición firme y conjunta en las decisiones sobre seguridad de aviación civil, buscando un equilibrio entre las medidas de seguridad y las amenazas reales, evitando costos adicionales a los usuarios y empresas del transporte aéreo de la Región.

2.11 Como producto del debate, las autoridades de aviación civil, adoptaron los siguientes acuerdos:

CONCLUSION 7/2 COORDINACION EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)

Se insta a la OACI y la CLAC a llevar a cabo las coordinaciones necesarias para evitar duplicaciones de trabajo en el campo de AVSEC.

CONCLUSION 7/3 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)

Se insta a las autoridades de aviación civil a:

- a) Que, en la medida de sus posibilidades, tomen acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad.
- b) Que en el trabajo futuro, tomen en cuenta la coordinación y cooperación que debe existir entre los Estados de la región, considerando las limitaciones económicas para la adquisición de equipos, que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.
- c) Implementar medidas consecuentes con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta que no todos están en el mismo estatus.

- d) Impulsar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero” propiciando la creación de una base de datos regional, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.
- e) Fomentar la estandarización de normas a nivel regional y el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.
- f) Identificar claramente las necesidades de los Estados en materia de capacitación y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región.
- g) Apoyar la participación activa en el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.
- h) Orientar a sus respectivos representantes en el Consejo de la OACI, para que en las decisiones sobre seguridad de la aviación civil, actúen en conjunto de acuerdo a los intereses de la Aviación Civil de la Región SAM.

Asunto 3: Sistema regional de vigilancia operacional

3.1 Se La Reunión fue informada que el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional había comenzado con sus actividades en el mes de marzo del año en curso, después de que nueve Estados y Airbus Industries adhirieran el documento de proyecto, este último en calidad de observador. Se presentó a la Reunión el programa de trabajo aprobado por la Junta General del Sistema para el año 2002.

3.2 Reconoció que la clave para establecer un Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, como fue solicitado por la RAAC/5, se basa en el establecimiento, como paso inicial, de regulaciones aeronáuticas armonizadas en la región de forma que los requerimientos de certificación y vigilancia en los distintos Estados sean los mismos y que garantice el cumplimiento de las normas de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI.

3.3 Se recordó que la RAAC/5 solicitó a la OACI la creación de un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional, ágil, dinámico y con autoridad supranacional y que funcionara bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional.

3.4 Se concordó en que el proyecto RLA/99/901 debería establecer las bases para la creación de este organismo multinacional en un esquema similar al de las Autoridades Conjuntas de Aviación de Europa (JAA), que es un organismo asociado a la Conferencia de Aviación Civil Europea (ECAC) representando a las autoridades reguladoras de aviación civil de un número de Estados Europeos que han acordado cooperar en el desarrollo e implementación de procedimientos y normas comunes con el propósito de proveer estándares altos y consistentes de seguridad operacional.

Programa Universal de la OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

3.5 Se informó que la mayoría de los Estados que han sido visitados, en misiones de seguimiento, han hecho progresos importantes hacia la resolución de problemas de seguridad operacional identificados por las auditorías y hacia el establecimiento de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. Los resultados iniciales de las auditorías de seguimiento llevadas a cabo hasta ahora indican el firme compromiso por parte de los Estados contratantes de ejecutar el plan de acción convenido. Como resultado, el promedio de falta de aplicación de elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional identificados en las auditorías iniciales ha descendido de 21.82% a 7.2%.

Asunto 4: Participación de los Estados en las actividades regionales

4.1 Bajo este Asunto de la Agenda la Reunión discutió las siguientes materias

- a) Ensayos pre-operacionales
- b) Sistema y servicios multinacionales – Red Digital sudamericana (REDDIG)
- c) Implantación RVSM; y
- d) Ensayos de aumentación GNSS en la Región CAR/SAM (CSTB)

Ensayos pre-operacionales

4.2 La Reunión recibió información sobre el estado de implantación de ensayos y demostraciones pre-operacionales e implantación de rutas RNAV en las Regiones CAR/SAM. Al respecto y como seguimiento a las acciones recomendadas por la Conclusión 6/6 de la reunión RAAC/6 tomó nota de toda la planificación realizada por el mecanismo del GREPECAS para la implantación de rutas RNAV, las cuales de acuerdo a la información proporcionada por IATA, ha reportado y reportarán grandes beneficios a los operadores en cuanto al ahorro de tiempo de vuelo y combustible, como asimismo en asunto de seguridad operacional. Se notó que estas implantaciones podrían ser el primer paso para la introducción de aplicaciones dentro del concepto de los sistemas CNS/ATM de la OACI.

4.3 La Reunión tomó nota de las ventajas que el proyecto regional RLA/98/003 ofrecía como herramienta de implantación y asistencia a los Estados/Organizaciones internacionales, dentro del cual se desarrollaban las reuniones de Autoridades y Planificadores de Gestión de Tránsito Aéreo. Se indicó que estos eventos permitían reunir a los expertos regionales de los Estados en materia ATM para discutir los planes de implantación correspondientes. Se reconoció que esto permitía también encarar la implantación de ensayos y demostraciones pre-operacionales como asimismo la implantación de las rutas RNAV tratándolas como un sistema completo de origen a destino. En este sentido se informó que esta modalidad permitía que se tome acuerdos técnico operacionales en varios aspectos incluyendo las coordinaciones civil/militar, arreglos sobre zonas restringidas y peligrosas, posibilidades de pruebas de elementos CNS, entrenamiento etc. Se notó también de que el proyecto regional RLA/98/003 continuaría con los trabajos de implantación de diferentes elementos y funciones para mejorar la ATM, y que recientemente consideró, dentro de su alcance asuntos, de pruebas RNP 10 y de implantación RVSM.

4.4 Sin embargo, la Reunión estuvo de acuerdo de que los esfuerzos desarrollados dentro de los mecanismos citados deben ser acompañados por un alto grado de compromiso por los Estados SAM y todos los demás actores en el mejoramiento ATS a fin de realizar un trabajo lo más coordinado posible, para una efectiva y eficiente implantación de objetivos. En este sentido la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/4: APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana a prestar el mas alto grado de apoyo en los compromisos contraídos dentro de los planes de implantación de rutas RNAV establecidos por el mecanismo de GREPECAS y los trabajos programados al respecto por el proyecto regional RLA/98/003, a fin de, culminar con una exitosa ejecución de los planes de implantación de rutas RNAV.

Sistemas/servicios multinacionales-Red Digital Sudamericana (REDDIG)

4.5 La Reunión reconoció que si bien los sistemas CNS/ATM reportarían grandes beneficios a la aviación para atender las crecientes demandas del transporte aéreo internacional/doméstico, su naturaleza global requería de una aproximación diferente para su implantación lo que significaba el establecimiento de acuerdos que desde el punto de vista institucional se apartaban de la clásica manera bilateral de tratar los asuntos de implantación del plan de navegación aérea. En este sentido y como seguimiento a las Conclusiones 6/7, 6/8 y 6/9 de la reunión RAAC/6 tomó nota de que:

- Ya se contaba con Directrices generales sobre el establecimiento y suministro de instalaciones/servicios multinacionales que fueron desarrolladas por la Reunión RAN/CAR/SAM/3 y actualizadas por la reunión GREPECAS/10 y que la Secretaría de la OACI circula la correspondiente enmienda al FASID CAR/SAM. Estas directrices se adjuntan como **Apéndice A** a esta parte del Informe.
- El GREPECAS era el organismo para promover, evaluar, coordinar con los Estados interesados, dar reconocimiento a los proyectos de sistemas multinacionales y generar enmiendas al Plan de Navegación Aérea.
- Que el proyecto regional RLA/98/003 había comenzado a trabajar activamente sobre el establecimiento de sistemas multinacionales en apoyo a los trabajos del GREPECAS. Entre las tareas del proyecto, se consideraba la generación de escenarios para estudio de estos sistemas como materia de la implantación de sistemas CNS/ATM.
- Los sistemas listados a continuación y que el Proyecto RLA/98/003 ya había iniciado su estudio, podrían considerarse como sistemas multinacionales:
 - a) Redes digitales multiservicio/multiprotocolo para voz y datos como plataformas de comunicaciones que permitan explotar de una manera costo/eficiente las comunicaciones actuales y futuras requeridas por el plan de navegación aérea con miras a implantar aplicaciones terrestres y tierra-aire compatibles con la Inter.-red AATN a fin de facilitar el desarrollo de automatización ATM.
 - b) Automatización ATM para una gestión centralizada cuyo desarrollo podría considerarse a partir de la implantación de una Unidad Regional para la Gestión de Afluencia de Tráfico Aéreo (ATFM) la cual se podría establecer empleando el soporte de las plataformas de red digital y los procesos automáticos de planes de vuelo que podrían ser apoyados por la AFTN mientras se establezca otro tipo de servicio de mensajería (ATSMHS).
 - c) Aumentación SBAS en correspondencia a los resultados de la planificación de la aumentación regional por medio del proyecto Regional RLA/00/009, lo que permitirá establecer en las Regiones CAR/SAM señales de corrección a fin de proporcionar con los parámetros operacionales correspondientes navegación NPA y de ser factible APV-1.
 - d) Sistemas de automatización AIS/Bases de datos, a fin de facilitar la implantación del sistema AIS automático integrado tal como se recomienda en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM.

- e) Un programa regional de implantación de Ensayos en Vuelo para ayudas convencionales y con base satelital que facilite de una manera costo-eficiente la aplicación de los SARPs OACI en esta materia a través de acuerdos que establezcan la colaboración regional y compartición de recursos de las unidades de ensayo en vuelo.
- f) Sistema aeronáutico Móvil por Satélite (AMSS) que facilite la implantación de enlaces de datos para ADS/CPDLC en áreas remotas (oceánicas y continentales).
- g) Agencia de Monitoreo y Gestión de la Seguridad del Espacio Aéreo que permita asegurar que se cumple con los requisitos necesarios para la implantación de RVSM y RNP en las regiones CAR/SAM (Conclusiones 10/12, 10/13 y 10/14 de la Reunión GREPECAS/10).

4.6 Se tomó nota que existían en las Regiones CAR/SAM sistemas multinacionales implantados (Redes de comunicaciones ISCS, MEVA, COCESNA) y que específicamente en la Region SAM se consideraban dos proyectos al respecto: la Red Digital Sudamericana (REDDIG) y la Agencia de Supervisión para implantación RVSM y RNP. Se noto también que GREPECAS ya había examinado un posible sistema multinacional respecto a una unidad regional central para la gestión de afluencia del tráfico aéreo cuya discusión se realizaría dentro del Comité ATM del sub-grupo ATM/CNS del mecanismo.

4.7 La Reunión concordó que el GREPECAS continúe con la labor de examinar arreglos institucionales a la luz de las correspondientes directrices regionales considerando entre otros los sistemas indicados en el párrafo 4.5 anterior. La Reunión fue de la opinión de que con estos estudios a realizarse por GREPECAS, se tendrían resultados de los trabajos a ser efectuados de acuerdo a las Conclusiones 6/7 y 6/8 de la Reunión RAAC/6. En consecuencia se estuvo de acuerdo de que sería de interés para la Región activar un Grupo de Trabajo Regional de alto nivel para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM recomendado por la Conclusión 6/9 de la reunión RAAC/6, para lo cual la Reunión preparó los términos de referencia y el programa de trabajo de dicho Grupo que se presentan como **Apéndice B** a esta parte del informe. En este sentido la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 7/5: GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL

Que:

- a) Los términos de referencia y programa de trabajo para el Grupo Regional de Especialistas para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM al que se refiere la Conclusión 6/9 de la Reunión RAAC/6 sean los que se indican en el Apéndice B; y
- b) la Oficina Regional de la OACI coordine con los Estados la celebración de la primera reunión del Grupo, una vez que GREPECAS produzca los estudios correspondientes sobre instalaciones/servicios multinacionales.

4.8 Por otra parte y respecto a la identificación en el Plan de Navegación Aérea de instalaciones/servicios multinacionales, la Reunión notó de que en la actual situación de la formulación del FASID la identificación de estos sistemas en este documento no está claramente establecida. Así, por ejemplo, para servicios de comunicaciones orales ATS, la futura REDDIG sólo se menciona en el FASID en la columna de Observaciones de la Tabla CNS 1C - Circuitos Orales ATS. Sin embargo y considerando que por definición la instalación/servicio multinacional debería formar parte integral del Plan de Navegación Aérea, sería conveniente estudiar una forma más adecuada para describir la misma y que, en la medida necesaria y de acuerdo a la evolución del Plan y del sistema multinacional, se permitan realizar las enmiendas correspondientes. La Reunión consideró un posible formato para los sistemas de comunicaciones similares a la REDDIG y que se adjunta como **Apéndice C** a esta parte del Informe. En vista de que GREPECAS tiene la tarea de identificar los sistemas multinacionales y realizar, en caso necesario, las correspondientes enmiendas al FASID CAR/SAM en esta materia, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/6: ADECUADA IDENTIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES/SERVICIOS MULTINACIONALES EN EL FASID

A fin de realizar una mejor planificación CAR/SAM de las instalaciones/servicios multinacionales dentro del FASID, que la Oficina Regional SAM de la OACI solicite al mecanismo del GREPECAS que estudie una adecuada presentación en dicho documento de las instalaciones/servicios multinacionales a fin de facilitar su identificación, descripción y procesamiento de futuras enmiendas que afecten a dichos sistemas multinacionales en conexión con la evolución del Plan de Navegación Aérea.

Red Digital Sudamericana (REDDIG)

4.9 Se presentó a la Reunión información sobre la implantación de la Red Digital Sudamericana (REDDIG), la cual estaba siendo implantada a través del proyecto regional de cooperación técnica PNUD/OACI RLA/98/019. Al respecto se hizo especial énfasis en los aspectos institucionales a ser desarrollados por el proyecto para la finalización del acuerdo que permita administrar la red como un sistema multinacional. Asimismo la Reunión tomó nota de :

- a) La evolución del concepto REDDIG como plataforma de comunicaciones para atender los planes del AFS y apoyar a los planes del AMS en relación a los requerimientos actuales y futuros en materia de comunicaciones de los sistemas CNS/ATM contenidos en el FASID CAR/SAM.
- b) El alcance del proyecto Regional mencionado como acuerdo institucional entre los Estados participantes y la OACI para la implantación y operación inicial de la red.
- c) Las perspectivas de que la red se encuentre funcionando para fines de Diciembre del 2002.
- d) La importancia de lograr el éxito de la implantación de la REDDIG lo cual establecería un antecedente importante y útil para la implantación de sistemas multinacionales en la región y que además esta red prestaría apoyo a la implantación de otros sistemas multinacionales como alguno de los identificados en el párrafo 4.3 anterior sirviendo como plataforma de comunicaciones.

4.10 La Reunión fue informada sobre la próxima reunión del Comité de Coordinación del Proyecto RLA/98/019 (31 de Julio al 2 de Agosto del 2002) durante la cual como un asunto importante se proporcionarían orientaciones para que el Proyecto pueda proseguir con la tarea de elaborar una propuesta para la futura administración de la REDDIG compatibilizando ideas ya establecidas durante la Reunión REDDIG/4. La Reunión tomó nota de que si bien la REDDIG y su implantación como sistema multinacional son anteriores a la elaboración de la Directrices sobre el establecimiento y suministro de instalaciones/servicios multinacionales disponibles actualmente. Al estudiar su proceso de implantación se pudo observar su armonía, hasta el momento, con los puntos mas importantes de las mencionadas directrices. En este sentido se estuvo de acuerdo de que el proyecto regional tome como referencia las partes pertinentes de las directrices del Apéndice A a esta parte del Informe para elaborar el proyecto de Acuerdo a fin de administrar la futura REDDIG una vez se termine el periodo de operación de la misma por el Proyecto RLA/98/019. Al respecto la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/7: ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG

Que el Proyecto Regional RLA/98/019 y la OACI, como organismo ejecutor del proyecto, al desarrollar el Acuerdo para la Gestión Técnica y Administración de la REDDIG, tomen como referencia la parte pertinente de los textos de orientación desarrollados por la Reunión RAN CAR/SAM/3 y actualizados por el GREPECAS sobre el establecimiento de instalaciones y servicios multinacionales.

Implantación RVSM

4.11 La Reunión fue informada respecto a las actividades que se planificaron en el mecanismo del GREPECAS y el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003 respecto a la implantación de la RVSM en las Regiones CAR/SAM. Al respecto la Reunión tomó nota de que algunos Estados, en vista de la situación de su flota, ponían en duda el lograr llevar a la práctica los planes establecidos por GREPECAS en una sola fase. Se informó también que por recomendación de la Tercera Reunión de Autoridades y Planificadores (ATM AP/ATM/3), los mencionados planes de GREPECAS debían estudiarse por su Grupo de Tarea RVSM para compatibilizarlos con los planes de implantación RVSM domésticos de Estados Unidos. En este sentido, esto significaba estudiar la posibilidad de la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM en una sola fase a Diciembre del 2004. La IATA, al respeto presentó una información indicando las ventajas de que las Regiones CAR/SAM puedan realizar la implantación RVSM en una sola fase.

4.12 Respecto a la fecha de implantación establecida por la Reunión GREPECAS/10, los Estados presentes reafirmaron su compromiso de realizar todos los esfuerzos posibles para ejecutar los planes regionales de implantación RVSM y reconocieron las ventajas y la necesidad de iniciar una planificación para establecer dichos planes en forma doméstica. Después de un debate se reconoció también de que al establecer los planes RVSM domésticos, se debería tener en cuenta que los mismos deben armonizar con los regionales. Por otra parte se notó también que de no lograr la certificación RVSM de la flota y sus operadores, el Estado podría manejar una interfase dentro de su espacio aéreo doméstico a fin de acomodar en forma táctica aeronaves RVSM y no-RVSM, sin afectar significativamente la implantación RVSM regional. Al respecto la reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/8: DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM

Se insta a todos los Estados de la Región SAM a elaborar un plan de implantación RVSM nacional en el marco del programa de implantación RVSM regional CAR/SAM que contemple los aspectos administrativos, económicos, institucionales y técnico / operativos requeridos para su ejecución.

4.12.1 La Reunión tomó nota de que la anterior Conclusión apoyaba la implantación de la Conclusión AP/ATM-3/25 formulada por la Reunión AP/ATM/3.

Ensayos de aumentación GNSS en las Regiones CAR/SAM (CSTB)

4.13 Los Estados presentes reafirmaron la necesidad de seguir haciendo esfuerzos para desarrollar planes a fin de lograr la implantación del GNSS en las Regiones CAR/SAM. Al respecto la reunión recibió información sobre la actual arquitectura de la plataforma de ensayos de aumentación SBAS en las regiones CAR/SAM (CSTB) implantada a través del proyecto regional de cooperación técnica RLA/00/009, como asimismo el estado de implantación de los objetivos del proyecto, las pruebas en vuelo y la recolección de datos llevadas a cabo el mayo del 2002.

4.14 Por la información recibida se pudo observar, que las investigaciones llevadas a cabo con la ayuda de la FAA, demostraron claramente el problema ionosférico en el hemisferio sur, el cual afectaba en gran medida el desarrollo de planes para lograr la implantación de aumentación SBAS. En este sentido la reunión, a la luz de la experiencia lograda hasta el momento, percibió que era necesario reformular los objetivos del proyecto a fin de que el mismo se torne una herramienta eficaz y eficiente para determinar en el corto plazo el plan de aumentación SBAS/GBAS que requieren las regiones CAR/SAM para atender los requisitos del FASID.

4.15 Al respecto se informó que el proyecto regional RLA/00/009 tendría en Agosto próximo una reunión de coordinación y de que esa oportunidad sería propicia para reformular el mismo. Al respecto la Reunión desarrolló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 7/9 REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TÉCNICA RLA/00/009

Considerando la experiencia adquirida hasta el momento en la implantación de los objetivos del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/00/009, que la OACI y los Estados participantes en el mismo, durante la próxima reunión de coordinación del proyecto, lo reformulen para obtener los objetivos que permitan a los Estados establecer los planes de aumentación SBAS/GBAS regionales.

4.16 Se examinó la información presentada por Brasil, sobre los estudios realizados conjuntamente con la FAA, respecto a las características de la ionósfera y sus anomalías geomagnéticas y se invitó a los Estados a unirse a estos estudios. La Reunión consideró esta información de mucha utilidad y que la misma debería publicarse. Al respecto, Brasil y Estados Unidos indicaron que coordinarán este asunto para colocar la información en un espacio Web de la Internet.

4.16.1 Referente a las anomalías, se informó a la Reunión que estas anomalías eran significativamente diferentes a aquellas experimentadas en el Hemisferio Norte. Por consiguiente, dependiendo del nivel de servicio deseado, los algoritmos existentes podrían ser desarrollados para las regiones ecuatoriales.

APÉNDICE A

FASID CAR/SAM – GEN II-S

3.3 **Directrices generales sobre el establecimiento y suministro de estaciones/servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM**

3.3.1 **Generalidades**

3.3.1.1 Al pensar en instalaciones y servicios, puede que los Estados deseen explorar las posibilidades de establecer y proporcionar tales instalaciones y servicios en un plano multinacional. Las orientaciones siguientes se ofrecen para tales casos.

3.3.2 **Introducción**

3.3.2.1 Las presentes directrices fueron elaboradas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 (1999), mediante la Recomendación 13/2 atendiendo a la Recomendación ANSEP/2-3 aprobada por el Consejo de la OACI durante la 6a. sesión de su 146o. período de sesiones.

3.3.2.2 Estas directrices reflejan disposiciones de la OACI pertinentes y los criterios establecidos que regulan la planificación regional de la Organización y la implantación de las instalaciones/servicios necesarios para la navegación aérea en la Región CAR/SAM. Se reconoce igualmente en las directrices el principio aprobado por el Consejo de recuperación de los costos correspondientes a instalaciones y servicios provistos con arreglo al Plan regional CAR/SAM, así como los principios y criterios estipulados en las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc 9082, párrafo 34 ii) y en los textos de orientación más detallados que figuran en el documento de la OACI Manual sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Doc 9161).

3.3.3 **Definición de instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales**

3.3.3.1 Se prevé que las instalaciones/servicios multinacionales de navegación aérea seguirán siendo por algún tiempo la excepción y no la regla en la Región CAR/SAM. Dado su carácter único, su incidencia en el conjunto del sistema así como sus implicaciones para los usuarios y proveedores, las instalaciones/servicios multinacionales, necesitarán un pronto reconocimiento por GREPECAS u otros grupos de ejecución. El definir las instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales CAR/SAM de la siguiente forma permitirá que se haga tal identificación de una manera racional:

Instalación/servicio específicamente identificado como tal e incluido en el Plan regional CAR/SAM de la OACI para prestar servicios a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado de conformidad con el Plan Regional CAR/SAM.

3.3.3.2 La finalidad de una instalación/servicio multinacionales destinados a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado aporta a este respecto un elemento útil y determinante. Este criterio es importante en tanto que descarta sin ambigüedades otras posibilidades que el mecanismo de planificación regional y de cumplimiento de los requisitos en materia de instalaciones/servicios tiene previstas en el Artículo 28 del Convenio, de conformidad con las normas y métodos recomendados y las resoluciones pertinentes de la Asamblea, tales como el establecimiento de un organismo de explotación y como último recurso el financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del convenio. Aunque en todos estos casos los Estados siguen siendo responsables a título individual, de conformidad con el Artículo 28, de la provisión de instalaciones/servicios dentro del área de su jurisdicción, una instalación/servicio “multinacional” por su propia naturaleza, se extendería más allá del espacio aéreo que corresponde a un solo Estado.

3.3.3.3 En el marco de las reglas y procedimientos de la OACI, el término “instalación/servicio” de navegación aérea se entiende bien. Contrariamente al término “proyecto” o cualquier otro término que se refiera únicamente a determinadas partes o fases de una empresa, la expresión “instalación/servicio” no excluye la investigación, desarrollo, funcionamiento y por último la terminación progresiva de una empresa común. Por lo tanto, en este contexto no es necesario alejarse del término bien conocido “instalación/servicio” de navegación aérea. Con todo, cabe ampliar la definición con elementos suplementarios para disociar la empresa común de las instalaciones/servicios que proporciona un solo Estado.

3.3.4 **Aplicación de las disposiciones de la OACI**

3.3.4.1 De conformidad con el Artículo 28 del Convenio y con los criterios de la OACI relativos a la formulación de planes regionales y a su implantación, toda instalación/servicio multinacional figurará en el plan regional según lo establecido por el Consejo. Análogamente, para establecer los costes básicos que justifican los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta deberán aplicarse los principios aprobados por el Consejo, es decir que los costes que habrán de tenerse en cuenta deberían ser los determinados en relación con las instalaciones y servicios proporcionados e implantados con arreglos al Plan regional CAR/SAM.

3.3.5 **Plan regional CAR/SAM**

3.3.5.1 Los planes regionales para la provisión de instalaciones, servicios y procedimientos los establece el Consejo, normalmente por asesoramiento de las reuniones regionales de navegación aérea. Entre estas reuniones, los planes se actualizan, sobre una base ad hoc mediante el procedimiento establecido para la enmienda de planes regionales aprobados. En ambos casos se aplica un procedimiento experimental basado en la Recomendación núm. 2 de la Conferencia sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta y de los aeropuertos (1973) del siguiente modo: en el caso de que un Estado desapruuebe la inscripción de instalaciones/servicios en el plan alegando que tales instalaciones/servicios no son necesarios para la aviación civil internacional, en la medida de lo posible, se evalúan los costes de las instalaciones/servicios en cuestión.

3.3.5.2 El Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) así como todos los que son parte en los procesos de planificación regional para la gestión continua del Plan de navegación aérea CAR/SAM deberían continuar prestando la atención debida a los requisitos operacionales, al progreso técnico previsto, a las posibles complicaciones financieras para usuarios y proveedores y a otras posibles soluciones y aspectos de costo/beneficios de las operaciones.

3.3.5.3 El proceso que lleva al desarrollo e implantación de instalaciones/servicios multinacionales sería similar al que corresponde a incluir cualesquiera instalaciones y servicios en el Plan regional CAR/SAM y tendría el objetivo general de asegurar un desarrollo continuo y uniforme del Plan regional CAR/SAM en su totalidad y se beneficiaría posiblemente de la acción conjunta de los Estados que participen.

3.3.6 **Planificación y establecimiento de una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

3.3.6.1 Las orientaciones siguientes señalan paso a paso el proceso de montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. En los párrafos que siguen a esta enumeración se comentan las diversas etapas.

- A. La razón para montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea puede provenir de:
 - a) el Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
 - b) un Estado o grupo de Estados.
- B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar respaldadas por documentación relativa a los siguientes aspectos:
 - a) finalidad de la propuesta y justificaciones operacionales y técnicas;
 - b) implicaciones financieras y relación coste/beneficios;
 - c) implicaciones en cuanto a la gestión; y
 - d) soluciones alternativas.
- C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.
- D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:
 - a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
 - b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.
- E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

Comentarios sobre el proceso

3.3.6.2 De los elementos básicos de la definición, y de su consecuencia evidente que es la plena integración de la propuesta de una instalación/servicio multinacional CAR/SAM en los procesos de planificación e implantación de la OACI para la Regiones CAR/SAM, se deduce que:

A. Las propuestas de instalación/servicio multinacional de navegación aérea CAR/SAM OACI pueden provenir:

- a) del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
- b) un Estado o de un grupo de Estados.

3.3.6.3 En este contexto, se recordará que el GREPECAS desempeña en todo momento un papel activo. El mecanismo permanente de planificación y de coordinación regional supone en efecto este requisito previo que permite proporcionar en todo momento una reacción adaptada a las necesidades específicas de las Regiones CAR/SAM y que figura por otra parte en los objetivos del grupo, a saber:

- a) asegurar el desarrollo continuo y coherente del Plan regional CAR/SAM, en su conjunto y en relación con los de regiones adyacentes; e
- b) identificar los problemas específicos en la esfera de la navegación aérea y proponer a las partes interesadas, en forma apropiada, medidas destinadas a resolverlos.

3.3.6.4 Los procesos de planificación CAR/SAM y los métodos de trabajo del GREPECAS, tal y como están consignados en el Manual de procedimiento, aseguran de forma permanente e intensiva la información de los Estados miembros de las Regiones CAR/SAM, así como la coordinación con los mismos. Aunque a estos procedimientos sea inherente el máximo de transparencia, es preciso dedicar especial atención desde el principio cuando se trata de proyectos multinacionales que puedan tener repercusiones trascendentales para todas las partes interesadas. Por ello el GREPECAS aceptó el principio:

- de que al elaborar una propuesta de instalación/servicio multinacional actúa en estrecha consulta con los Estados y organizaciones internacionales interesados en todas las fases de su examen.

3.3.6.5 En la Introducción del Plan regional CAR/SAM, se describen los procedimientos de la enmienda de planes regionales aprobados y la gestión permanente del Plan regional CAR/SAM.

3.3.6.6 Cuando se emite una propuesta en el seno del GREPECAS o cuando se somete a su consideración por parte de un Estado o de un grupo de Estados, es preciso contar con información básica para permitir una evaluación preliminar. Así pues, por principio:

B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar apoyadas por documentación conexas relativa a los siguientes aspectos:

- a) ***la finalidad de la propuesta y las justificaciones operacionales y técnica.*** Esto debería incluir los planes generales y los plazos de realización y de implantación de la instalación/servicio. Asimismo, deberían tratarse las posibles repercusiones, de haberlas, en el reglamento, prácticas habituales de trabajo, equipo, locales y en el mantenimiento. Debería incluirse asimismo información sobre las posibles repercusiones en todo o parte del sistema de navegación aérea CAR/SAM;
- b) ***implicaciones financieras y relación costo/beneficio.*** La información conexas debería incluir un cálculo de los costes totales de la instalación/servicio multinacional donde estuvieran comprendidos, según el caso, los costes de investigación y realización, implantación, explotación y mantenimiento, administración y costes de capital; la información debe comprender también la manera en que se financiarán todos los gastos realizados antes de la fase operacional; una evaluación de las economías que pueden preverse a partir de la implantación de la instalación/servicio (estas economías pueden expresarse en términos monetarios o físicos, por ejemplo: puestos de controladores de tránsito aéreo, servicios de comunicaciones, etc.); una comparación de estas economías con el coste total estimado; y una propuesta sobre el modo en que se repartirán los costes entre los Estados que participan en el suministro del proyecto. También será necesario proporcionar una evaluación sobre las repercusiones, en los usuarios de los derechos que se les aplican por el uso de las instalaciones/servicios en cuestión;
- c) ***implicaciones en cuanto a la gestión***

Como mínimo, debería incluirse información sobre la organización de la infraestructura (operacional y administrativa) y sobre el personal.

- d) ***soluciones alternativas***

Aunque normalmente no se pueda esperar que todas las propuestas sometidas, desde el exterior, a la consideración del GREPECAS contengan toda la información necesaria para una evaluación preliminar, el propio GREPECAS debería tener siempre en cuenta cualquier posible opción mediante la cual puedan satisfacerse los requisitos operacionales de una manera más rentable. Esta información debería formar parte de la documentación que se facilite a las partes consultadas.

3.3.6.7 Una vez que se cuente con la información necesaria, deberá iniciarse la fase siguiente con la mínima dilación posible.

C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.

D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:

- a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles la instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
- b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.

3.3.6.8 Las atribuciones del GREPECAS, así como los procedimientos adoptados para el desempeño de sus actividades, permiten al grupo recibir asesoramiento en materia de economía, según convenga. El GREPECAS será el más indicado para establecer la necesidad de la asistencia así como la forma que debería tomar, al examinar una propuesta concreta de instalación/servicio multinacional.

3.3.6.9 Tras completar el trabajo preparatorio que acaba de describirse, el proceso de inscripción de una instalación/ servicio en el Plan regional CAR/SAM se efectúa del siguiente modo:

E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

3.3.7 **Aspectos financieros, de gestión y otros aspectos contractuales**

3.3.7.1 La participación de los Estados en el suministro de una instalación o servicio multinacional se basa en el supuesto de que todo Estado que haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de tal instalación/servicio y haga uso de ellos, debería cargar con la parte que le corresponde en los costes que conlleva. Sería necesario que los Estados participantes formalizaran en un acuerdo las condiciones en que ha de suministrarse la instalación/servicio multinacional. Uno de los objetivos esenciales del acuerdo debería ser el asegurar que los costes correspondientes se reparten entre los Estados participantes de una manera justa y equitativa.

3.3.7.2 Esta parte de las orientaciones trata de los principales aspectos contractuales, financieros, de gestión y otros, que deberían normalmente tenerse en cuenta al iniciar los trabajos sobre la posible implantación de una instalación/servicio multinacional. Se han esbozado las disposiciones básicas que cabría incorporar en un acuerdo, incluidas las disposiciones relativas al reparto y determinación de los costes. Con todo, en las orientaciones aquí formuladas no se llega a proponer un modelo de acuerdo ni de cláusulas, ya que las circunstancias relativas a la planificación, implantación y administración de las instalaciones/servicios multinacionales pueden variar considerablemente de un caso a otro.

Nota.- en las directrices la palabra “acuerdo” es un término genérico que abarca uno o más acuerdos según el caso.

3.3.8 Tipos de acuerdos

3.3.8.1 Un acuerdo que abarca la creación, implantación, administración y mantenimiento de una instalación/servicio multinacional puede tomar la forma de un tratado internacional formal o de un “acuerdo administrativo”. Ambas formas establecen una obligación internacional, pero el tratado requiere la firma del jefe de Estado o de gobierno y exige también la ratificación o la aprobación de la Asamblea legislativa nacional, que constituye un proceso ordinario bastante largo. Por el contrario un “acuerdo administrativo” se sitúa a un nivel más bajo por lo que respecta a las formalidades y los procedimientos, ya que lo puede firmar un ministro o director de aviación civil u otra personal autorizada, y podría en último término concluirse mediante canje de cartas o notas.

3.3.8.2 Se recomienda optar, siempre que sea posible, por el “acuerdo administrativo” y no por el tratado internacional formal, ya que el primero puede entrar en vigor en un plazo mínimo y es más flexible a la hora de incorporar cualquier modificación ulterior. Con todo, se admite que en algunos Estados, las circunstancias constitucionales o jurídicas puedan exigir la aprobación de la Asamblea legislativa para que el Estado acepte las obligaciones de orden financiero, particularmente si éstas son importantes o se extienden más allá de un determinado período e tiempo. Sea cual fuere la forma utilizada, los acuerdos deberían estar estructurados de forma que se puedan incorporar fácilmente las enmiendas ulteriores que la situación exija. A este fin, los textos más detallados que sean más susceptibles de modificación, y que no afecten a las disposiciones básicas del acuerdo deberían figurar en anexos o apéndices.

3.3.8.3 Se recomienda, asimismo, que siempre que sea posible se adopte un solo acuerdo general (tratado o “acuerdo administrativo”) que abarque todos los aspectos de la instalación/servicio en cuestión a través de todas sus fases. Con todo, puede que esto no sea siempre posible. En algunas circunstancias, puede ser necesario o preferible contar con más de un acuerdo (tratado o “acuerdo administrativo”) que difieran en su alcance y contenido. La finalidad debe ser entonces abarcar tantos aspectos como sea posible en el “acuerdo administrativo” y limitar la utilización del tratado a aquellos aspectos para los cuales esta forma de acuerdo es esencial para los Estados en cuestión. Habiendo admitido esto, un acuerdo puede, por ejemplo, abarcar los trámites, incluida la prefinanciación, que han de llevar a cabo los Estados que aceptan la responsabilidad de llevar la instalación/servicio hasta la fase de funcionamiento, mientras se concluirá otro acuerdo entre todos los Estados (incluido el primer grupo de Estados mencionados) que vayan a utilizar o beneficiarse de la instalación/servicio una vez que haya entrado en funcionamiento. En tales circunstancias, el primer acuerdo será importante ya que el primer grupo de Estados tendrá que asegurar la financiación con cargo a sus propios recursos para permitir la implantación de la instalación/servicio, ya que no habrá ninguna entrada de derechos a los usuarios (explotadores de aeronaves) hasta que la instalación/servicio entre en funcionamiento.

3.3.8.4 Otro posible planteamiento, si las circunstancias lo exigen, sería que todos los Estados participantes concluyeran un acuerdo que abarcara, en términos generales, su compromiso de participar en el suministro de una instalación/servicio multinacional, y elaborar seguidamente otro acuerdo que abarcara todos los aspectos relativos a la financiación y funcionamiento de la instalación/servicio multinacional.

3.3.8.5 A continuación se citan, en el orden habitual, las diversas disposiciones básicas que deberían figurar normalmente en un acuerdo de esta naturaleza:

- a) **Objetivo del acuerdo.** En el preámbulo del acuerdo debe precisarse el objetivo en que se fundamenta la decisión de los Estados participantes de tomar disposiciones en común para suministrar la instalación/servicio multinacional en cuestión.
- b) **Obligaciones de los Estados partes en el acuerdo.** Las obligaciones básicas de los Estados participantes deben indicarse brevemente al principio. Estas comprenden la obligación (asumida individualmente o colectivamente por un Estado o un grupo de Estados participantes o atribuida a una organización o agencia) de crear y administrar la instalación/servicio en cuestión; la obligación de observar los criterios y las prácticas de la OACI, por lo que respecta a la recuperación de los costes por parte de los Estados a través de los explotadores de aeronaves, etc.
- a) **Definición y descripción de la instalación/servicio.** El acuerdo debe contener una definición y una descripción claras y precisas de la instalación/servicio multinacional que ha de suministrarse, así como de las funciones que ha de desempeñar, indicando también, siempre que sea posible y conveniente, los servicios necesarios a su funcionamiento. Puede ser aconsejable, en algunos casos, hacer una referencia concreta a las funciones que la instalación/servicio multinacional no va a desempeñar.
- b) **Creación y administración de la instalación/servicio.** El acuerdo debe especificar quién creará y administrará la instalación/servicio en cuestión, a saber, un Estado, dos o más Estados, una organización internacional existente, una agencia nacional o internacional existente, o una nueva agencia que habrá de crearse particularmente para este fin.

Nota.- La decisión acerca de quién suministrará la instalación/servicio puede verse influida, en particular, por la importancia de las inversiones de capital previstas y de los costes anuales correspondientes, y por la medida en que los proveedores posibles (un Estado o Estados participantes, una organización o una agencia internacional) ya estén comprometidos en la actividad o actividades de que se trate.

- c) **Capacidad jurídica.** Si una organización o agencia internacional (véase la Resolución A22-19 de la Asamblea) se propone crear o explotar la instalación/servicio en cuestión, deberá estar dotado de la capacidad jurídica apropiada, para contratar, adquirir y disponer de los bienes y para litigar.
- d) **Aspectos de responsabilidad civil.** Estrechamente relacionadas con la capacidad jurídica están los aspectos de responsabilidad civil que podrían tener que tratarse en el acuerdo. Esto involucra aspectos como la determinación de la medida en que debe asumirse la responsabilidad civil en relación con el suministro de la instalación/servicio multinacional. Otros aspectos también comprenden saber si la entidad que proporciona la instalación/servicio en cuestión, ya sea una organización o agencia internacional o uno o varios Estados, debe asumir por sí sola tal responsabilidad, o si esta debe compartirse entre todos los Estados participantes.

e) **Aspectos relativos a la gestión.** Es preciso definir la naturaleza y las funciones del órgano (o de los órganos) directivos necesarios para administrar el acuerdo. Si ha de crearse una nueva agencia para administrar la instalación/servicio multinacional, esto deberá estar estipulado en el acuerdo, que deberá precisar igualmente las funciones y responsabilidades de la Dirección de la agencia así como ante quién ésta será responsable.

1) **Órganos directivos y modalidades de decisión.** Deberán precisarse las modalidades de voto. Es preciso decidir si cada Estado participante tiene el mismo número de votos (como por ejemplo, en la OACI). De no ser así, cada voto de un Estado podrá ponderarse con arreglo a una fórmula predeterminada en función, por ejemplo, de la parte correspondiente al participante en la contribución total a la instalación/servicio o a la agencia en cuestión. Podrá fijarse un límite máximo y mínimo del número de votos que le corresponden a cada participante a título individual independientemente de su parte en el total de las contribuciones.

En el acuerdo deberá decirse también si en todos los casos basta con una mayoría simple o si, para ciertas cuestiones, es preciso contar con una amplia mayoría (que se especificará) o incluso con la unanimidad. También será necesario identificar claramente en el acuerdo si son necesarios distintos grados de mayoría según la cuestión que se someta a votación.

2) **Organización y personal.** En el acuerdo deberá preverse también la manera según la cual la entidad que administre la instalación/servicio estructurará u organizará sus funciones. Esto se aplica en particular si la administración va a ser confiada a una nueva agencia. También deberán tratarse en el acuerdo (o en un anexo a éste) diversos aspectos relativos al personal (nacionalidad, plantilla y categorías, etc.). Si los Estados participantes deciden que la instalación/servicio multinacional debe ser suministrada por un Estado o por dos o más Estados (proporcionando cada uno de ellos elementos o partes del proyecto en cuestión), la nacionalidad del personal no debería plantear problemas, y no sería necesario tratarla en el acuerdo. Con todo, la administración por parte de una organización o agencia internacional puede exigir determinadas estipulaciones relativas a la selección de personal competente procedente de los Estados participantes. Otros aspectos que han de tener en cuenta, aparte de la plantilla

3) **Consulta.** Conviene prever la posibilidad de consultar a los Estados partes en el acuerdo que no estén representados en el órgano rector, así como a los organismos pertinentes de explotadores de aeronaves. Tales consultas deberían al menos preceder cualquier acontecimiento que pueda afectar materialmente a los costes asignados a estos Estados, a los derechos impuestos a los usuarios, y a la calidad de los servicios suministrados.

h) *Aspectos financieros:*

- 1) ***Consideraciones sobre el período que precede a la implantación.*** La determinación y presentación de los costes correspondientes al suministro de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben efectuarse de una manera aceptable para todos los Estados participantes. En este contexto, conviene señalar que la acción de llevar la instalación/servicio a la fase de funcionamiento puede significar que los costes de implantación son financiados por uno o más Estados participantes. Con todo una vez implantada la instalación/servicio, estos costes se capitalizarán y se incluirán en el concepto de amortización (con los intereses acumulados) en la base de los costes generales que habrán de repartirse entre los Estados participantes en el suministro de la instalación/servicio en cuestión.
- 2) ***Determinación de los costes.*** Con objeto de formalizar la manera de determinar los costes que han de ser repartidos, el acuerdo entre los Estados participantes en el suministro de una instalación/servicio debe contener las cláusulas correspondientes. El acuerdo debería estipular también que la determinación de los costes deberá inspirarse en el planteamiento recomendado en el Capítulo 4 del documento de la NACI *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). En el caso de que resulte necesario contar con instrucciones más completas, basadas en el Doc 9161, es preferible que éstas figuren en un anexo teniendo en cuenta su volumen relativo y su carácter detallado, y también porque cabe esperar que sea necesario actualizarlas y modificarlas con mayor frecuencia que el texto principal del acuerdo. (Las enmiendas de los anexos al acuerdo se someterán normalmente a la aprobación del órgano rector de la instalación/servicio multinacional).

De conformidad con el planteamiento adoptado en el Doc 9161, el anexo contendrá normalmente un inventario de los diversos elementos de la instalación/servicio multinacional (por ejemplo, edificios, equipo, cuadro de la plantilla con indicación de sus funciones, etc.). El anexo abarcará también la determinación de los costes anuales, es decir, costes de funcionamiento y mantenimiento, costes administrativos y comunes, depreciación y/o amortización costes de capital, así como desembolsos especiales de capital. Por último, si una instalación/servicio multinacional o cualquiera de sus elementos responde a otros fines (está al servicio de un solo Estado, o presta servicios no aeronáuticos), que las funciones multinacionales especificadas en el acuerdo, deberán facilitarse instrucciones para determinar con precisión los costes “multinacionales” que habrán de repartirse entre los Estados participantes.

Será también necesario que en el acuerdo se especifique, normalmente en un anexo, el formulario básico que habrá de utilizarse para la presentación de los costes anuales con vistas a su aprobación. El contenido y los detalles de este formulario dependerán de las circunstancias particulares.

- 3) **Reparto de costes.** Una vez que un Estado haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de una instalación/servicio multinacional y haga uso de ellos, se espera que asuma la responsabilidad de su parte de los costes correspondientes. Esta obligación básica debería figurar en el acuerdo contraído entre los Estados participantes.

En el acuerdo se debería hacer resaltar el procedimiento que ha de aplicarse para determinar la parte de los costes que incumbe a cada Estado participante. Todo método de reparto de costes deberá, en la medida de lo posible, ser equitativo, simple y fácil de aplicar. La consideración de la equidad es válida no sólo en el contexto de los Estados participantes sino también con respecto a los usuarios (explotadores de aeronaves) ya que es de suponer que en la mayoría de los casos los Estados participantes incluyan los costes que han efectuado en la base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios de navegación aérea, si los perciben.

En general, no parece posible recomendar un método o planteamiento concretos para el reparto de los costes porque las situaciones pueden variar, particularmente en función de las características técnicas y operacionales de la instalación/servicio multinacional en cuestión, de las opiniones o criterios de los Estados participantes sobre la manera en que deben repartirse los costes, y del volumen de dichos costes.

Sin embargo, en pro de la equidad, todo método de reparto de costes debe, en principio, estar basado en la medida en que cada Estado participante utiliza la instalación/servicio multinacional en cuestión. Por tanto, los parámetros o claves utilizados para determinar los costes que incumben a cada Estado deben reflejar esta utilización. Con todo, si la utilización sólo puede medirse aplicando procedimientos complejos cuyo coste sea desproporcionado con relación a los costes que hayan de repartirse, podrían aplicarse otros métodos de reparto de los costes basados en datos estadísticos disponibles y pertinentes. Sea cual fuere el método seleccionado, éste deberá permitir que los costes se repartan de una forma justa y equitativa.

Una instalación/servicio multinacional puede estar administrada por uno o más Estados mientras que otros Estados aportan también su contribución a los costes. En tales circunstancias, todos los Estados en cuestión deben decidir si se ha de repartir el total de los costes o si han de hacerse algunas deducciones para tener en cuenta las ventajas reales que saca el Estado o Estados que tienen a cargo la administración de la instalación/servicio en cuestión. Tales ventajas tomarán normalmente la forma de empleo de nacionales, concesión de contratos a empresas nacionales, etc., con su correspondiente efecto multiplicador en la economía del Estado en cuestión. Se observará que el Estado encargado de administrar la instalación/servicio deberá pagar, al igual que los demás Estados usuarios, su parte de los costes totales que hayan de repartirse.

- 4) **Recuperación de costes a través de los usuarios.** Por regla general, una instalación/servicio multinacional deberá financiarse o prefinanciarse de forma “multinacional” por un Estado, un grupo de Estados o por una agencia instituida en virtud de un acuerdo entre Estados. Sin embargo, cualquiera de estas partes podrá recuperar los costes que haya efectuado a través de los usuarios, una vez se haya implantado la instalación/servicio. Con todo, los Estados podrían también decidir recuperar menos de los costes totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales [véase el (Doc 9082), párrafo 35 i)]. Cuando se haya autorizado a una agencia a recuperar sus propios costes mediante el cobro de derechos, los Estados que la autorizan deberán compensar la pérdida de ingresos si deciden, que determinados vuelos pueden gozar de exenciones o de reducciones de los derechos.

Cada Estado participante decidirá si desea o no recuperar sus propios costes a través de los usuarios (explotadores de aeronaves). Podrá o bien incluirlos en su base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta (si los percibe), o bien, recuperarlos mediante otro derecho (procedimiento normalmente más complejo y más oneroso de administrar). La recuperación de las partes del coste a través de los usuarios puede normalmente no mencionarse en el acuerdo relativo a una instalación/servicio multinacional, pero sin embargo el acuerdo puede precisar que dicha recuperación debe basarse en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y en los principios y recomendaciones de las Declaraciones del Consejo contenidas en el Doc 9082.

Si los Estados participantes confían la administración de una instalación/servicio multinacional a una agencia internacional y deciden que esta última debe percibir derechos a través de los exploradores de aeronaves para recuperar total o parcialmente los costes, esa solución deberá estar prevista en el acuerdo. En ese caso, el acuerdo deberá estipular igualmente (probablemente en un anexo aparte) la fórmula que habrá de utilizarse para calcular los derechos, las reducciones y exenciones acordadas, las modalidades de facturación y de pago, etc. Estos elementos de procedimiento deberán, claro está, conformarse a las especificaciones del Artículo 15 del Convenio de Chicago y a las Declaraciones del Consejo consignadas en el Doc 9082.

- 5) **Establecimiento del presupuesto.** Para poder llevar un control financiero adecuado será necesario que los costes y los ingresos se estimen por adelantado. El desglose de los costes deberá ser básicamente el mismo que para la presentación de los costes. Esto permitirá comparar los costes reales con los costes estimados, y los ingresos reales con los estimados.
- 6) **Competencia para aprobar el presupuesto.** El acuerdo deberá estipular también quién tiene competencia para aprobar el presupuesto y de esta forma autorizar la utilización de los fondos para cubrir los gastos de funcionamiento y los gastos de capital. Esta competencia le corresponde normalmente al órgano directivo de la instalación/servicio multinacional en cuestión.

- 7) **Auditoría.** La función de auditoría no puede dissociarse de la determinación de los costes que han de repartirse y de las partes que corren a cargo de los Estados participantes y es signo también de una buena gestión financiera. Por lo tanto, en el acuerdo suscrito entre los Estados que participen en el suministro de una instalación/servicio multinacional deberá estar prevista una auditoría anual por parte de un auditor externo.
- 8) **Impuestos y otros gravámenes gubernamentales.** La cuestión de las exenciones y demás aspectos fiscales deberá estar tratada en el contexto general del funcionamiento de la instalación/servicio multinacional. Análogamente, por lo que respecta a otros gravámenes gubernamentales como los derechos de aduana, el impuesto sobre el valor agregado, etc., puede resultar también necesario considerar si la importación o exportación, compra o venta de equipo, suministros, etc. necesarios para el funcionamiento de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben quedar exentos de todas estas contribuciones en el territorio de los Estados participantes. La inclusión de cláusulas con este fin exigirá probablemente un acuerdo que deberá someterse a ratificación, como por ejemplo un tratado.
- i) **Procedimientos para la resolución de controversias.** El acuerdo debe estipular los procedimientos que han de seguirse para la resolución de controversias entre los Estados participantes suscitadas por el suministro de la instalación/servicio en cuestión. Por lo que respecta a las divergencias de interpretación del acuerdo, los Estados en cuestión deberán acordar procedimientos de negociación o arbitraje como la instancia a la cual apelar con miras a un fallo final.
- j) **Adhesión, denuncia, enmienda de los acuerdos y terminación de los mismos.** El acuerdo debe comprender disposiciones que prevean, incluidas sus repercusiones financieras:
- la adhesión ulterior de otros Estados que tengan la calidad requerida después de la entrada en vigor del acuerdo; y
 - el procedimiento que habrá de aplicarse cuando un Estado signatario desee denunciar el acuerdo, a sí como en la eventualidad de la terminación del acuerdo.

Análogamente el acuerdo especificará los procedimientos que haya de seguir cuando se tengan que introducir enmiendas al texto principal o a sus anexos (para las cuales los procedimientos son en general diferentes).

- - - - -

APENDICE B

GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL SOBRE IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

Términos de Referencia

Tomando en cuenta los resultados de GREPECAS con relación a los estudios sobre instalaciones/servicios multinacionales, estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM en la Región SAM, considerando los aspectos institucionales, jurídicos y económicos.

Programa de Trabajo

- 1) Revisar las diferentes instalaciones/servicios multinacionales identificadas y estudiadas por GREPECAS y la correspondiente planificación realizada.
- 2) Determinar para las instalaciones/servicios multinacionales el mecanismo de implantación mas adecuado a las Regiones CAR/SAM, en armonía con los intereses de los Estados y los asuntos financieros relacionados con el mecanismo de implantación identificado.
- 3) Estudiar los asuntos jurídicos relacionados con los aspectos institucionales para cada instalación/servicio multinacional.
- 4) Establecer las bases de acuerdos para la implantación, administración, operación y mantenimiento de instalaciones/servicios multinacionales.

APPENDIX/APENDICE C

CNS MULTINATIONAL INSTALLATIONS/SERVICES
INSTALACIONES/SERVICIOS MULTINACIONALES CNSSOUTH AMERICAN DIGITAL NETWORK - REDDIG
RED DIGITAL SUDAMERICANA – REDDIG

1. Main Characteristics /Características Principales

2. Communications Services / Servicios de Comunicaciones

NODES/NODOS	SERVICES (Situation to be implemented) / SERVICIOS (Situación a implantarse)										
	AFTN	ATS-D	ATS-A	ATN	SBAS Support/ Apoyo SBAS	SSR Data/ Datos SSR	ADM	Management/Gestión		MANT	Other/Otros
								NCC	MNS		
1	2	3	4	5	6	7	8	8	9	11	12
Ezeiza	X	X	X		X	X	X	X		X	
Santiago	X	X	X		X		X		X	X	
Montevideo	X	X	X			X	X		X	X	
Asunción	X	X	X				X		X	X	
La Paz	X	X	X		X		X		X	X	
Curitiba	X	X	X				X		X	X	
Recife	X		X				X		X	X	
Manaus	X	X	X				X		X	X	
Lima	X	X	X		X		X	X	X	X	
Bogotá	X	X	X		X		X		X	X	
Guayaquil	X	X	X				X		X	X	
Caracas	X	X	X				X		X	X	
Georgetown	X		X				X		X	X	
Paramaribo	X		X				X		X	X	
Cayenne	X		X				X		X	X	

APÉNDICE A

FASID CAR/SAM – GEN II-S

3.3 **Directrices generales sobre el establecimiento y suministro de estaciones/servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM**

3.3.1 **Generalidades**

3.3.1.1 Al pensar en instalaciones y servicios, puede que los Estados deseen explorar las posibilidades de establecer y proporcionar tales instalaciones y servicios en un plano multinacional. Las orientaciones siguientes se ofrecen para tales casos.

3.3.2 **Introducción**

3.3.2.1 Las presentes directrices fueron elaboradas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 (1999), mediante la Recomendación 13/2 atendiendo a la Recomendación ANSEP/2-3 aprobada por el Consejo de la OACI durante la 6a. sesión de su 146o. período de sesiones.

3.3.2.2 Estas directrices reflejan disposiciones de la OACI pertinentes y los criterios establecidos que regulan la planificación regional de la Organización y la implantación de las instalaciones/servicios necesarios para la navegación aérea en la Región CAR/SAM. Se reconoce igualmente en las directrices el principio aprobado por el Consejo de recuperación de los costos correspondientes a instalaciones y servicios provistos con arreglo al Plan regional CAR/SAM, así como los principios y criterios estipulados en las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc 9082, párrafo 34 ii) y en los textos de orientación más detallados que figuran en el documento de la OACI Manual sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Doc 9161).

3.3.3 **Definición de instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales**

3.3.3.1 Se prevé que las instalaciones/servicios multinacionales de navegación aérea seguirán siendo por algún tiempo la excepción y no la regla en la Región CAR/SAM. Dado su carácter único, su incidencia en el conjunto del sistema así como sus implicaciones para los usuarios y proveedores, las instalaciones/servicios multinacionales, necesitarán un pronto reconocimiento por GREPECAS u otros grupos de ejecución. El definir las instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales CAR/SAM de la siguiente forma permitirá que se haga tal identificación de una manera racional:

Instalación/servicio específicamente identificado como tal e incluido en el Plan regional CAR/SAM de la OACI para prestar servicios a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado de conformidad con el Plan Regional CAR/SAM.

3.3.3.2 La finalidad de una instalación/servicio multinacionales destinados a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado aporta a este respecto un elemento útil y determinante. Este criterio es importante en tanto que descarta sin ambigüedades otras posibilidades que el mecanismo de planificación regional y de cumplimiento de los requisitos en materia de instalaciones/servicios tiene previstas en el Artículo 28 del Convenio, de conformidad con las normas y métodos recomendados y las resoluciones pertinentes de la Asamblea, tales como el establecimiento de un organismo de explotación y como último recurso el financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del convenio. Aunque en todos estos casos los Estados siguen siendo responsables a título individual, de conformidad con el Artículo 28, de la provisión de instalaciones/servicios dentro del área de su jurisdicción, una instalación/servicio “multinacional” por su propia naturaleza, se extendería más allá del espacio aéreo que corresponde a un solo Estado.

3.3.3.3 En el marco de las reglas y procedimientos de la OACI, el término “instalación/servicio” de navegación aérea se entiende bien. Contrariamente al término “proyecto” o cualquier otro término que se refiera únicamente a determinadas partes o fases de una empresa, la expresión “instalación/servicio” no excluye la investigación, desarrollo, funcionamiento y por último la terminación progresiva de una empresa común. Por lo tanto, en este contexto no es necesario alejarse del término bien conocido “instalación/servicio” de navegación aérea. Con todo, cabe ampliar la definición con elementos suplementarios para disociar la empresa común de las instalaciones/servicios que proporciona un solo Estado.

3.3.4 **Aplicación de las disposiciones de la OACI**

3.3.4.1 De conformidad con el Artículo 28 del Convenio y con los criterios de la OACI relativos a la formulación de planes regionales y a su implantación, toda instalación/servicio multinacional figurará en el plan regional según lo establecido por el Consejo. Análogamente, para establecer los costes básicos que justifican los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta deberán aplicarse los principios aprobados por el Consejo, es decir que los costes que habrán de tenerse en cuenta deberían ser los determinados en relación con las instalaciones y servicios proporcionados e implantados con arreglos al Plan regional CAR/SAM.

3.3.5 **Plan regional CAR/SAM**

3.3.5.1 Los planes regionales para la provisión de instalaciones, servicios y procedimientos los establece el Consejo, normalmente por asesoramiento de las reuniones regionales de navegación aérea. Entre estas reuniones, los planes se actualizan, sobre una base ad hoc mediante el procedimiento establecido para la enmienda de planes regionales aprobados. En ambos casos se aplica un procedimiento experimental basado en la Recomendación núm. 2 de la Conferencia sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta y de los aeropuertos (1973) del siguiente modo: en el caso de que un Estado desapruuebe la inscripción de instalaciones/servicios en el plan alegando que tales instalaciones/servicios no son necesarios para la aviación civil internacional, en la medida de lo posible, se evalúan los costes de las instalaciones/servicios en cuestión.

3.3.5.2 El Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) así como todos los que son parte en los procesos de planificación regional para la gestión continua del Plan de navegación aérea CAR/SAM deberían continuar prestando la atención debida a los requisitos operacionales, al progreso técnico previsto, a las posibles complicaciones financieras para usuarios y proveedores y a otras posibles soluciones y aspectos de costo/beneficios de las operaciones.

3.3.5.3 El proceso que lleva al desarrollo e implantación de instalaciones/servicios multinacionales sería similar al que corresponde a incluir cualesquiera instalaciones y servicios en el Plan regional CAR/SAM y tendría el objetivo general de asegurar un desarrollo continuo y uniforme del Plan regional CAR/SAM en su totalidad y se beneficiaría posiblemente de la acción conjunta de los Estados que participen.

3.3.6 **Planificación y establecimiento de una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

3.3.6.1 Las orientaciones siguientes señalan paso a paso el proceso de montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. En los párrafos que siguen a esta enumeración se comentan las diversas etapas.

- A. La razón para montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea puede provenir de:
 - a) el Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
 - b) un Estado o grupo de Estados.
- B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar respaldadas por documentación relativa a los siguientes aspectos:
 - a) finalidad de la propuesta y justificaciones operacionales y técnicas;
 - b) implicaciones financieras y relación coste/beneficios;
 - c) implicaciones en cuanto a la gestión; y
 - d) soluciones alternativas.
- C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.
- D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:
 - a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
 - b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.
- E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

Comentarios sobre el proceso

3.3.6.2 De los elementos básicos de la definición, y de su consecuencia evidente que es la plena integración de la propuesta de una instalación/servicio multinacional CAR/SAM en los procesos de planificación e implantación de la OACI para la Regiones CAR/SAM, se deduce que:

A. Las propuestas de instalación/servicio multinacional de navegación aérea CAR/SAM OACI pueden provenir:

- a) del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
- b) un Estado o de un grupo de Estados.

3.3.6.3 En este contexto, se recordará que el GREPECAS desempeña en todo momento un papel activo. El mecanismo permanente de planificación y de coordinación regional supone en efecto este requisito previo que permite proporcionar en todo momento una reacción adaptada a las necesidades específicas de las Regiones CAR/SAM y que figura por otra parte en los objetivos del grupo, a saber:

- a) asegurar el desarrollo continuo y coherente del Plan regional CAR/SAM, en su conjunto y en relación con los de regiones adyacentes; e
- b) identificar los problemas específicos en la esfera de la navegación aérea y proponer a las partes interesadas, en forma apropiada, medidas destinadas a resolverlos.

3.3.6.4 Los procesos de planificación CAR/SAM y los métodos de trabajo del GREPECAS, tal y como están consignados en el Manual de procedimiento, aseguran de forma permanente e intensiva la información de los Estados miembros de las Regiones CAR/SAM, así como la coordinación con los mismos. Aunque a estos procedimientos sea inherente el máximo de transparencia, es preciso dedicar especial atención desde el principio cuando se trata de proyectos multinacionales que puedan tener repercusiones trascendentales para todas las partes interesadas. Por ello el GREPECAS aceptó el principio:

- de que al elaborar una propuesta de instalación/servicio multinacional actúa en estrecha consulta con los Estados y organizaciones internacionales interesados en todas las fases de su examen.

3.3.6.5 En la Introducción del Plan regional CAR/SAM, se describen los procedimientos de la enmienda de planes regionales aprobados y la gestión permanente del Plan regional CAR/SAM.

3.3.6.6 Cuando se emite una propuesta en el seno del GREPECAS o cuando se somete a su consideración por parte de un Estado o de un grupo de Estados, es preciso contar con información básica para permitir una evaluación preliminar. Así pues, por principio:

B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar apoyadas por documentación conexas relativa a los siguientes aspectos:

- a) ***la finalidad de la propuesta y las justificaciones operacionales y técnica.*** Esto debería incluir los planes generales y los plazos de realización y de implantación de la instalación/servicio. Asimismo, deberían tratarse las posibles repercusiones, de haberlas, en el reglamento, prácticas habituales de trabajo, equipo, locales y en el mantenimiento. Debería incluirse asimismo información sobre las posibles repercusiones en todo o parte del sistema de navegación aérea CAR/SAM;
- b) ***implicaciones financieras y relación costo/beneficio.*** La información conexas debería incluir un cálculo de los costes totales de la instalación/servicio multinacional donde estuvieran comprendidos, según el caso, los costes de investigación y realización, implantación, explotación y mantenimiento, administración y costes de capital; la información debe comprender también la manera en que se financiarán todos los gastos realizados antes de la fase operacional; una evaluación de las economías que pueden preverse a partir de la implantación de la instalación/servicio (estas economías pueden expresarse en términos monetarios o físicos, por ejemplo: puestos de controladores de tránsito aéreo, servicios de comunicaciones, etc.); una comparación de estas economías con el coste total estimado; y una propuesta sobre el modo en que se repartirán los costes entre los Estados que participan en el suministro del proyecto. También será necesario proporcionar una evaluación sobre las repercusiones, en los usuarios de los derechos que se les aplican por el uso de las instalaciones/servicios en cuestión;
- c) ***implicaciones en cuanto a la gestión***

Como mínimo, debería incluirse información sobre la organización de la infraestructura (operacional y administrativa) y sobre el personal.

- d) ***soluciones alternativas***

Aunque normalmente no se pueda esperar que todas las propuestas sometidas, desde el exterior, a la consideración del GREPECAS contengan toda la información necesaria para una evaluación preliminar, el propio GREPECAS debería tener siempre en cuenta cualquier posible opción mediante la cual puedan satisfacerse los requisitos operacionales de una manera más rentable. Esta información debería formar parte de la documentación que se facilite a las partes consultadas.

3.3.6.7 Una vez que se cuente con la información necesaria, deberá iniciarse la fase siguiente con la mínima dilación posible.

C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.

D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:

- a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles la instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
- b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.

3.3.6.8 Las atribuciones del GREPECAS, así como los procedimientos adoptados para el desempeño de sus actividades, permiten al grupo recibir asesoramiento en materia de economía, según convenga. El GREPECAS será el más indicado para establecer la necesidad de la asistencia así como la forma que debería tomar, al examinar una propuesta concreta de instalación/servicio multinacional.

3.3.6.9 Tras completar el trabajo preparatorio que acaba de describirse, el proceso de inscripción de una instalación/ servicio en el Plan regional CAR/SAM se efectúa del siguiente modo:

E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

3.3.7 **Aspectos financieros, de gestión y otros aspectos contractuales**

3.3.7.1 La participación de los Estados en el suministro de una instalación o servicio multinacional se basa en el supuesto de que todo Estado que haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de tal instalación/servicio y haga uso de ellos, debería cargar con la parte que le corresponde en los costes que conlleva. Sería necesario que los Estados participantes formalizaran en un acuerdo las condiciones en que ha de suministrarse la instalación/servicio multinacional. Uno de los objetivos esenciales del acuerdo debería ser el asegurar que los costes correspondientes se reparten entre los Estados participantes de una manera justa y equitativa.

3.3.7.2 Esta parte de las orientaciones trata de los principales aspectos contractuales, financieros, de gestión y otros, que deberían normalmente tenerse en cuenta al iniciar los trabajos sobre la posible implantación de una instalación/servicio multinacional. Se han esbozado las disposiciones básicas que cabría incorporar en un acuerdo, incluidas las disposiciones relativas al reparto y determinación de los costes. Con todo, en las orientaciones aquí formuladas no se llega a proponer un modelo de acuerdo ni de cláusulas, ya que las circunstancias relativas a la planificación, implantación y administración de las instalaciones/servicios multinacionales pueden variar considerablemente de un caso a otro.

Nota.- en las directrices la palabra “acuerdo” es un término genérico que abarca uno o más acuerdos según el caso.

3.3.8 Tipos de acuerdos

3.3.8.1 Un acuerdo que abarca la creación, implantación, administración y mantenimiento de una instalación/servicio multinacional puede tomar la forma de un tratado internacional formal o de un “acuerdo administrativo”. Ambas formas establecen una obligación internacional, pero el tratado requiere la firma del jefe de Estado o de gobierno y exige también la ratificación o la aprobación de la Asamblea legislativa nacional, que constituye un proceso ordinario bastante largo. Por el contrario un “acuerdo administrativo” se sitúa a un nivel más bajo por lo que respecta a las formalidades y los procedimientos, ya que lo puede firmar un ministro o director de aviación civil u otra personal autorizada, y podría en último término concluirse mediante canje de cartas o notas.

3.3.8.2 Se recomienda optar, siempre que sea posible, por el “acuerdo administrativo” y no por el tratado internacional formal, ya que el primero puede entrar en vigor en un plazo mínimo y es más flexible a la hora de incorporar cualquier modificación ulterior. Con todo, se admite que en algunos Estados, las circunstancias constitucionales o jurídicas puedan exigir la aprobación de la Asamblea legislativa para que el Estado acepte las obligaciones de orden financiero, particularmente si éstas son importantes o se extienden más allá de un determinado período e tiempo. Sea cual fuere la forma utilizada, los acuerdos deberían estar estructurados de forma que se puedan incorporar fácilmente las enmiendas ulteriores que la situación exija. A este fin, los textos más detallados que sean más susceptibles de modificación, y que no afecten a las disposiciones básicas del acuerdo deberían figurar en anexos o apéndices.

3.3.8.3 Se recomienda, asimismo, que siempre que sea posible se adopte un solo acuerdo general (tratado o “acuerdo administrativo”) que abarque todos los aspectos de la instalación/servicio en cuestión a través de todas sus fases. Con todo, puede que esto no sea siempre posible. En algunas circunstancias, puede ser necesario o preferible contar con más de un acuerdo (tratado o “acuerdo administrativo”) que difieran en su alcance y contenido. La finalidad debe ser entonces abarcar tantos aspectos como sea posible en el “acuerdo administrativo” y limitar la utilización del tratado a aquellos aspectos para los cuales esta forma de acuerdo es esencial para los Estados en cuestión. Habiendo admitido esto, un acuerdo puede, por ejemplo, abarcar los trámites, incluida la prefinanciación, que han de llevar a cabo los Estados que aceptan la responsabilidad de llevar la instalación/servicio hasta la fase de funcionamiento, mientras se concluirá otro acuerdo entre todos los Estados (incluido el primer grupo de Estados mencionados) que vayan a utilizar o beneficiarse de la instalación/servicio una vez que haya entrado en funcionamiento. En tales circunstancias, el primer acuerdo será importante ya que el primer grupo de Estados tendrá que asegurar la financiación con cargo a sus propios recursos para permitir la implantación de la instalación/servicio, ya que no habrá ninguna entrada de derechos a los usuarios (explotadores de aeronaves) hasta que la instalación/servicio entre en funcionamiento.

3.3.8.4 Otro posible planteamiento, si las circunstancias lo exigen, sería que todos los Estados participantes concluyeran un acuerdo que abarcara, en términos generales, su compromiso de participar en el suministro de una instalación/servicio multinacional, y elaborar seguidamente otro acuerdo que abarcara todos los aspectos relativos a la financiación y funcionamiento de la instalación/servicio multinacional.

3.3.8.5 A continuación se citan, en el orden habitual, las diversas disposiciones básicas que deberían figurar normalmente en un acuerdo de esta naturaleza:

- a) **Objetivo del acuerdo.** En el preámbulo del acuerdo debe precisarse el objetivo en que se fundamenta la decisión de los Estados participantes de tomar disposiciones en común para suministrar la instalación/servicio multinacional en cuestión.
- b) **Obligaciones de los Estados partes en el acuerdo.** Las obligaciones básicas de los Estados participantes deben indicarse brevemente al principio. Estas comprenden la obligación (asumida individualmente o colectivamente por un Estado o un grupo de Estados participantes o atribuida a una organización o agencia) de crear y administrar la instalación/servicio en cuestión; la obligación de observar los criterios y las prácticas de la OACI, por lo que respecta a la recuperación de los costes por parte de los Estados a través de los explotadores de aeronaves, etc.
- a) **Definición y descripción de la instalación/servicio.** El acuerdo debe contener una definición y una descripción claras y precisas de la instalación/servicio multinacional que ha de suministrarse, así como de las funciones que ha de desempeñar, indicando también, siempre que sea posible y conveniente, los servicios necesarios a su funcionamiento. Puede ser aconsejable, en algunos casos, hacer una referencia concreta a las funciones que la instalación/servicio multinacional no va a desempeñar.
- b) **Creación y administración de la instalación/servicio.** El acuerdo debe especificar quién creará y administrará la instalación/servicio en cuestión, a saber, un Estado, dos o más Estados, una organización internacional existente, una agencia nacional o internacional existente, o una nueva agencia que habrá de crearse particularmente para este fin.

Nota.- La decisión acerca de quién suministrará la instalación/servicio puede verse influida, en particular, por la importancia de las inversiones de capital previstas y de los costes anuales correspondientes, y por la medida en que los proveedores posibles (un Estado o Estados participantes, una organización o una agencia internacional) ya estén comprometidos en la actividad o actividades de que se trate.

- c) **Capacidad jurídica.** Si una organización o agencia internacional (véase la Resolución A22-19 de la Asamblea) se propone crear o explotar la instalación/servicio en cuestión, deberá estar dotado de la capacidad jurídica apropiada, para contratar, adquirir y disponer de los bienes y para litigar.
- d) **Aspectos de responsabilidad civil.** Estrechamente relacionadas con la capacidad jurídica están los aspectos de responsabilidad civil que podrían tener que tratarse en el acuerdo. Esto involucra aspectos como la determinación de la medida en que debe asumirse la responsabilidad civil en relación con el suministro de la instalación/servicio multinacional. Otros aspectos también comprenden saber si la entidad que proporciona la instalación/servicio en cuestión, ya sea una organización o agencia internacional o uno o varios Estados, debe asumir por sí sola tal responsabilidad, o si esta debe compartirse entre todos los Estados participantes.

e) **Aspectos relativos a la gestión.** Es preciso definir la naturaleza y las funciones del órgano (o de los órganos) directivos necesarios para administrar el acuerdo. Si ha de crearse una nueva agencia para administrar la instalación/servicio multinacional, esto deberá estar estipulado en el acuerdo, que deberá precisar igualmente las funciones y responsabilidades de la Dirección de la agencia así como ante quién ésta será responsable.

1) **Órganos directivos y modalidades de decisión.** Deberán precisarse las modalidades de voto. Es preciso decidir si cada Estado participante tiene el mismo número de votos (como por ejemplo, en la OACI). De no ser así, cada voto de un Estado podrá ponderarse con arreglo a una fórmula predeterminada en función, por ejemplo, de la parte correspondiente al participante en la contribución total a la instalación/servicio o a la agencia en cuestión. Podrá fijarse un límite máximo y mínimo del número de votos que le corresponden a cada participante a título individual independientemente de su parte en el total de las contribuciones.

En el acuerdo deberá decirse también si en todos los casos basta con una mayoría simple o si, para ciertas cuestiones, es preciso contar con una amplia mayoría (que se especificará) o incluso con la unanimidad. También será necesario identificar claramente en el acuerdo si son necesarios distintos grados de mayoría según la cuestión que se someta a votación.

2) **Organización y personal.** En el acuerdo deberá preverse también la manera según la cual la entidad que administre la instalación/servicio estructurará u organizará sus funciones. Esto se aplica en particular si la administración va a ser confiada a una nueva agencia. También deberán tratarse en el acuerdo (o en un anexo a éste) diversos aspectos relativos al personal (nacionalidad, plantilla y categorías, etc.). Si los Estados participantes deciden que la instalación/servicio multinacional debe ser suministrada por un Estado o por dos o más Estados (proporcionando cada uno de ellos elementos o partes del proyecto en cuestión), la nacionalidad del personal no debería plantear problemas, y no sería necesario tratarla en el acuerdo. Con todo, la administración por parte de una organización o agencia internacional puede exigir determinadas estipulaciones relativas a la selección de personal competente procedente de los Estados participantes. Otros aspectos que han de tener en cuenta, aparte de la plantilla

3) **Consulta.** Conviene prever la posibilidad de consultar a los Estados partes en el acuerdo que no estén representados en el órgano rector, así como a los organismos pertinentes de explotadores de aeronaves. Tales consultas deberían al menos preceder cualquier acontecimiento que pueda afectar materialmente a los costes asignados a estos Estados, a los derechos impuestos a los usuarios, y a la calidad de los servicios suministrados.

h) *Aspectos financieros:*

- 1) ***Consideraciones sobre el período que precede a la implantación.*** La determinación y presentación de los costes correspondientes al suministro de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben efectuarse de una manera aceptable para todos los Estados participantes. En este contexto, conviene señalar que la acción de llevar la instalación/servicio a la fase de funcionamiento puede significar que los costes de implantación son financiados por uno o más Estados participantes. Con toda una vez implantada la instalación/servicio, estos costes se capitalizarán y se incluirán en el concepto de amortización (con los intereses acumulados) en la base de los costes generales que habrán de repartirse entre los Estados participantes en el suministro de la instalación/servicio en cuestión.
- 2) ***Determinación de los costes.*** Con objeto de formalizar la manera de determinar los costes que han de ser repartidos, el acuerdo entre los Estados participantes en el suministro de una instalación/servicio debe contener las cláusulas correspondientes. El acuerdo debería estipular también que la determinación de los costes deberá inspirarse en el planteamiento recomendado en el Capítulo 4 del documento de la NACI *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). En el caso de que resulte necesario contar con instrucciones más completas, basadas en el Doc 9161, es preferible que éstas figuren en un anexo teniendo en cuenta su volumen relativo y su carácter detallado, y también porque cabe esperar que sea necesario actualizarlas y modificarlas con mayor frecuencia que el texto principal del acuerdo. (Las enmiendas de los anexos al acuerdo se someterán normalmente a la aprobación del órgano rector de la instalación/servicio multinacional).

De conformidad con el planteamiento adoptado en el Doc 9161, el anexo contendrá normalmente un inventario de los diversos elementos de la instalación/servicio multinacional (por ejemplo, edificios, equipo, cuadro de la plantilla con indicación de sus funciones, etc.). El anexo abarcará también la determinación de los costes anuales, es decir, costes de funcionamiento y mantenimiento, costes administrativos y comunes, depreciación y/o amortización costes de capital, así como desembolsos especiales de capital. Por último, si una instalación/servicio multinacional o cualquiera de sus elementos responde a otros fines (está al servicio de un solo Estado, o presta servicios no aeronáuticos), que las funciones multinacionales especificadas en el acuerdo, deberán facilitarse instrucciones para determinar con precisión los costes “multinacionales” que habrán de repartirse entre los Estados participantes.

Será también necesario que en el acuerdo se especifique, normalmente en un anexo, el formulario básico que habrá de utilizarse para la presentación de los costes anuales con vistas a su aprobación. El contenido y los detalles de este formulario dependerán de las circunstancias particulares.

- 3) **Reparto de costes.** Una vez que un Estado haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de una instalación/servicio multinacional y haga uso de ellos, se espera que asuma la responsabilidad de su parte de los costes correspondientes. Esta obligación básica debería figurar en el acuerdo contraído entre los Estados participantes.

En el acuerdo se debería hacer resaltar el procedimiento que ha de aplicarse para determinar la parte de los costes que incumbe a cada Estado participante. Todo método de reparto de costes deberá, en la medida de lo posible, ser equitativo, simple y fácil de aplicar. La consideración de la equidad es válida no sólo en el contexto de los Estados participantes sino también con respecto a los usuarios (explotadores de aeronaves) ya que es de suponer que en la mayoría de los casos los Estados participantes incluyan los costes que han efectuado en la base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios de navegación aérea, si los perciben.

En general, no parece posible recomendar un método o planteamiento concretos para el reparto de los costes porque las situaciones pueden variar, particularmente en función de las características técnicas y operacionales de la instalación/servicio multinacional en cuestión, de las opiniones o criterios de los Estados participantes sobre la manera en que deben repartirse los costes, y del volumen de dichos costes.

Sin embargo, en pro de la equidad, todo método de reparto de costes debe, en principio, estar basado en la medida en que cada Estado participante utiliza la instalación/servicio multinacional en cuestión. Por tanto, los parámetros o claves utilizados para determinar los costes que incumben a cada Estado deben reflejar esta utilización. Con todo, si la utilización sólo puede medirse aplicando procedimientos complejos cuyo coste sea desproporcionado con relación a los costes que hayan de repartirse, podrían aplicarse otros métodos de reparto de los costes basados en datos estadísticos disponibles y pertinentes. Sea cual fuere el método seleccionado, éste deberá permitir que los costes se repartan de una forma justa y equitativa.

Una instalación/servicio multinacional puede estar administrada por uno o más Estados mientras que otros Estados aportan también su contribución a los costes. En tales circunstancias, todos los Estados en cuestión deben decidir si se ha de repartir el total de los costes o si han de hacerse algunas deducciones para tener en cuenta las ventajas reales que saca el Estado o Estados que tienen a cargo la administración de la instalación/servicio en cuestión. Tales ventajas tomarán normalmente la forma de empleo de nacionales, concesión de contratos a empresas nacionales, etc., con su correspondiente efecto multiplicador en la economía del Estado en cuestión. Se observará que el Estado encargado de administrar la instalación/servicio deberá pagar, al igual que los demás Estados usuarios, su parte de los costes totales que hayan de repartirse.

- 4) **Recuperación de costes a través de los usuarios.** Por regla general, una instalación/servicio multinacional deberá financiarse o prefinanciarse de forma “multinacional” por un Estado, un grupo de Estados o por una agencia instituida en virtud de un acuerdo entre Estados. Sin embargo, cualquiera de estas partes podrá recuperar los costes que haya efectuado a través de los usuarios, una vez se haya implantado la instalación/servicio. Con todo, los Estados podrían también decidir recuperar menos de los costes totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales [véase el (Doc 9082), párrafo 35 i)]. Cuando se haya autorizado a una agencia a recuperar sus propios costes mediante el cobro de derechos, los Estados que la autorizan deberán compensar la pérdida de ingresos si deciden, que determinados vuelos pueden gozar de exenciones o de reducciones de los derechos.

Cada Estado participante decidirá si desea o no recuperar sus propios costes a través de los usuarios (explotadores de aeronaves). Podrá o bien incluirlos en su base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta (si los percibe), o bien, recuperarlos mediante otro derecho (procedimiento normalmente más complejo y más oneroso de administrar). La recuperación de las partes del coste a través de los usuarios puede normalmente no mencionarse en el acuerdo relativo a una instalación/servicio multinacional, pero sin embargo el acuerdo puede precisar que dicha recuperación debe basarse en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y en los principios y recomendaciones de las Declaraciones del Consejo contenidas en el Doc 9082.

Si los Estados participantes confían la administración de una instalación/servicio multinacional a una agencia internacional y deciden que esta última debe percibir derechos a través de los exploradores de aeronaves para recuperar total o parcialmente los costes, esa solución deberá estar prevista en el acuerdo. En ese caso, el acuerdo deberá estipular igualmente (probablemente en un anexo aparte) la fórmula que habrá de utilizarse para calcular los derechos, las reducciones y exenciones acordadas, las modalidades de facturación y de pago, etc. Estos elementos de procedimiento deberán, claro está, conformarse a las especificaciones del Artículo 15 del Convenio de Chicago y a las Declaraciones del Consejo consignadas en el Doc 9082.

- 5) **Establecimiento del presupuesto.** Para poder llevar un control financiero adecuado será necesario que los costes y los ingresos se estimen por adelantado. El desglose de los costes deberá ser básicamente el mismo que para la presentación de los costes. Esto permitirá comparar los costes reales con los costes estimados, y los ingresos reales con los estimados.
- 6) **Competencia para aprobar el presupuesto.** El acuerdo deberá estipular también quién tiene competencia para aprobar el presupuesto y de esta forma autorizar la utilización de los fondos para cubrir los gastos de funcionamiento y los gastos de capital. Esta competencia le corresponde normalmente al órgano directivo de la instalación/servicio multinacional en cuestión.

- 7) **Auditoría.** La función de auditoría no puede dissociarse de la determinación de los costes que han de repartirse y de las partes que corren a cargo de los Estados participantes y es signo también de una buena gestión financiera. Por lo tanto, en el acuerdo suscrito entre los Estados que participen en el suministro de una instalación/servicio multinacional deberá estar prevista una auditoría anual por parte de un auditor externo.
- 8) **Impuestos y otros gravámenes gubernamentales.** La cuestión de las exenciones y demás aspectos fiscales deberá estar tratada en el contexto general del funcionamiento de la instalación/servicio multinacional. Análogamente, por lo que respecta a otros gravámenes gubernamentales como los derechos de aduana, el impuesto sobre el valor agregado, etc., puede resultar también necesario considerar si la importación o exportación, compra o venta de equipo, suministros, etc. necesarios para el funcionamiento de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben quedar exentos de todas estas contribuciones en el territorio de los Estados participantes. La inclusión de cláusulas con este fin exigirá probablemente un acuerdo que deberá someterse a ratificación, como por ejemplo un tratado.
- i) **Procedimientos para la resolución de controversias.** El acuerdo debe estipular los procedimientos que han de seguirse para la resolución de controversias entre los Estados participantes suscitadas por el suministro de la instalación/servicio en cuestión. Por lo que respecta a las divergencias de interpretación del acuerdo, los Estados en cuestión deberán acordar procedimientos de negociación o arbitraje como la instancia a la cual apelar con miras a un fallo final.
- j) **Adhesión, denuncia, enmienda de los acuerdos y terminación de los mismos.** El acuerdo debe comprender disposiciones que prevean, incluidas sus repercusiones financieras:
- la adhesión ulterior de otros Estados que tengan la calidad requerida después de la entrada en vigor del acuerdo; y
 - el procedimiento que habrá de aplicarse cuando un Estado signatario desee denunciar el acuerdo, a sí como en la eventualidad de la terminación del acuerdo.

Análogamente el acuerdo especificará los procedimientos que haya de seguir cuando se tengan que introducir enmiendas al texto principal o a sus anexos (para las cuales los procedimientos son en general diferentes).

- - - - -

APENDICE B

GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL SOBRE IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

Términos de Referencia

Tomando en cuenta los resultados de GREPECAS con relación a los estudios sobre instalaciones/servicios multinacionales, estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM en la Región SAM, considerando los aspectos institucionales, jurídicos y económicos.

Programa de Trabajo

- 1) Revisar las diferentes instalaciones/servicios multinacionales identificadas y estudiadas por GREPECAS y la correspondiente planificación realizada.
- 2) Determinar para las instalaciones/servicios multinacionales el mecanismo de implantación mas adecuado a las Regiones CAR/SAM, en armonía con los intereses de los Estados y los asuntos financieros relacionados con el mecanismo de implantación identificado.
- 3) Estudiar los asuntos jurídicos relacionados con los aspectos institucionales para cada instalación/servicio multinacional.
- 4) Establecer las bases de acuerdos para la implantación, administración, operación y mantenimiento de instalaciones/servicios multinacionales.

Asunto 5: Participación de los Estados en las actividades regionales**a) Grupo Regional de planificación y Ejecución GREPECAS**

5.1 La Reunión fue informada que con la reestructuración de GREPECAS y los resultados de su décima Reunión, el mecanismo entró en una nueva etapa de trabajo que requerirá un gran aporte de parte de los Estados en relación a su mayor participación con especialistas para producir el trabajo de planificación requerido a fin de implantar el plan de navegación aérea y otros asuntos.

5.2 También se informó que a fin de administrar en forma eficiente el tiempo para la producción de las tareas del mecanismo, se aprobó el empleo de herramientas de software tales como el Microsoft Project para la planificación de las mismas en las cuales se detallan los recursos humanos a emplear. En este sentido y en coordinación con la Secretaría del GREPECAS/Subgrupos, se asignarán a los expertos que los Estados nominen para trabajar en el mecanismo, tareas específicas a ser desarrolladas por ellos, lo que requerirá que las administraciones correspondientes adopten estas tareas como suyas y apoyen a su experto con recursos suficientes para el desarrollo de la misma. Considerando lo anterior la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 7/10: MAYOR APOYO DE LOS ESTADOS AL TRABAJO A SER DESARROLLADO POR GREPECAS

Que las Administraciones, a fin de aportar mayores contribuciones al trabajo a ser desarrollado por GREPECAS, adopten como suyas las tareas asignadas a sus expertos nominados al mecanismo y aporten los recursos suficientes en apoyo de su experto, a fin de que el mismo desarrolle las tareas encomendadas dentro del tiempo establecido para las mismas en el programa de trabajo del respectivo órgano del mecanismo del GREPECAS.

5.3 La Reunión hizo un análisis y tomó nota de las conclusiones adoptadas por GREPECAS/10, las que se detallan en el **Apéndice A**. En relación a la Conclusión 10/19 referida a *las acciones regionales para apoyar la postura de la OACI sobre cuestiones de interés crítico para la aviación civil en la CMR-2003 de la UIT*, la reunión concordó en la importancia que los Estados deben dar a este crítico asunto, que pone en peligro la aplicación de los sistemas de navegación aérea por satélite. Por lo tanto acordaron unánimemente adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 7/11 COORDINACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil a:

- a) llevar a cabo todos los esfuerzos necesarios para coordinar con las autoridades del sector de las comunicaciones a que brinden su total respaldo a la postura de la OACI en la próxima Conferencia Mundial de radiotelecomunicaciones (CMR-2003) de la UIT;
- b) considerar la participación de representantes de su administración en la delegación del Estado a la citada Conferencia; y
- c) una vez hechas las coordinaciones a que se refieren los acápite a) y b) anteriores, informen a la Oficina Regional sobre los resultados de las gestiones realizadas.

b) Reducción / corrección de las deficiencias

5.4 La reunión fue informada sobre la lista de deficiencias por Estado en cada una de las áreas de navegación aérea y la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de las deficiencias, aprobada por el Consejo de la OACI. Asimismo se consideró que las administraciones debían tomar acción para la eliminación/reducción de las mismas. De acuerdo a estos planteamientos, se expresaron las inquietudes de la Comisión de Navegación Aérea y del Consejo recalando que las deficiencias, están relacionadas con la seguridad operacional. Asimismo, se dieron a conocer las acciones adoptadas al respecto por el Consejo en la que se señala que las autoridades de aviación civil deben tomar medidas de seguimiento según las prioridades.

5.5 Se informó de una nueva definición única de “deficiencia”, que reemplaza a la de “carencia y deficiencia”, de acuerdo a la aprobación por el Consejo de la OACI el 30 de noviembre de 2001, y que se reproduce a continuación.

“Una deficiencia es una situación donde una instalación, servicio o procedimiento no cumple con un plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes Normas y Métodos Recomendados de la OACI, y donde la situación tiene un impacto negativo sobre la seguridad operacional, la regularidad y / o la eficiencia de la aviación civil internacional”.

5.6 Se enfatizó la necesidad de que los Estados intensifiquen sus esfuerzos por superar la demora en la mitigación de las deficiencias en la navegación aérea, específicamente con respecto a temas críticos para la seguridad operacional, como el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), los cuales aparecen resaltados en el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI que se adjunta como **Apéndice B** a esta parte del Informe y dar prioridad a este asunto a través de la asignación de suficientes recursos financieros y humanos.

5.7 Seguidamente, fue indicado que de acuerdo a los cambios de estructura del GREPECAS, aprobada a través de la Decisión 9/20 (GREPECAS/9), las deficiencias urgentes (“U”) están siendo tratadas por la Junta de Seguridad de la Aviación. Los términos de referencia de esta Junta indican como su responsabilidad la evaluación, supervisión y seguimiento de las deficiencias “U”, en el campo de la navegación aérea, en las regiones CAR / SAM debiendo desarrollar acciones apropiadas para las mismas.

5.8 Asimismo, se informó a la reunión que la Decisión 10/60 del GREPECAS pasa a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, la coordinación con los Estados, para establecimiento de planes de acción para dar solución a las deficiencias clasificadas como “A” y “B”, que afectan a los diferentes campos de la navegación aérea.

5.9 La reunión tomó conocimiento del ejemplo de una deficiencia de carácter regional, referida al dominio del idioma inglés en el campo aeronáutico. Para tal, la Junta de Seguridad de la Aviación solicitó la asistencia del Equipo Panamericano de Seguridad Aérea (PAAST). Asimismo, se indicó que la Junta podría solicitar la asistencia a la OACI, a través de Proyectos de Cooperación Técnica, SIPs (“Special Implementation Projects”) y al recientemente aprobado Fondo Financiero Internacional para la Seguridad de la Aviación (IFFAS), los cuales podrían disponer de fondos para la adopción de acciones para corregir las deficiencias “U”, relacionadas con la seguridad. Se informó a la Reunión que como resultado del trabajo del Grupo PRICE de Idioma Inglés, la OACI estaba circulando una carta a los Estados, solicitando comentarios sobre las propuestas de Enmienda a los Anexos 1, 6, 10, 11 y PANS-ATM relativas a la competencia lingüística requerida para las comunicaciones radiotelefónicas. Estas enmiendas propuestas están dirigidas a fortalecer el uso del idioma inglés en comunicaciones ATC.

5.10 Con el fin de hacer un estricto seguimiento a cada una de las deficiencias detectadas en las diferentes áreas de navegación aérea, la reunión tomó conocimiento de la lista de deficiencias presentada en el **Apéndice C**. Adicionalmente, el delegado de Chile informó a la Reunión sobre el trabajo que están llevando a cabo en relación al progreso en el uso del idioma inglés en las comunicaciones ATC. Sobre el particular, la Reunión fue informada que Chile ya ha comenzado un entrenamiento en el idioma inglés para controladores, con el objeto de cumplir con los nuevos lineamientos del idioma inglés propuestos por PRICE y circulado por la OACI en carta a los Estados. En base a lo anterior, la Reunión desarrolló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/12: PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LOS ANEXOS 1, 6, 10, 11 Y PANS-ATM RELATIVAS A LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA REQUERIDA PARA LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS

Se insta a los Estados SAM a aprobar sin comentarios las enmiendas propuestas a los Anexos 1, 6, 10, 11 y PANS-ATM, contenidas en la Carta que la OACI está circulando a los Estados, para observaciones.

5.11 En la discusión de esta nota de estudio, se aclaró que el IFFAS tiene como objetivo obtener recursos y financiar a los Estados en desarrollo para la eliminación de las deficiencias clasificadas como “U”. Asimismo, un grupo de tareas con miembros del Consejo de la OACI estudiará los estatutos del IFFAS para que el mismo pueda ser definitivamente establecido. Aspecto importante a este respecto es que el IFFAS no hará donaciones a los Estados y será usado para pagar directamente las cuentas de proyectos debidamente aprobados.

5.12 Como resultado del análisis de esta nota de estudio y del debate sobre la misma, las autoridades de aviación civil de la Región SAM acordaron lo siguiente:

CONCLUSIÓN 7/13 DEFICIENCIAS EN LOS DIFERENTES CAMPOS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REGIÓN SAM

Que las Administraciones de Aviación Civil:

- a) Revisen las deficiencias correspondientes a su Estado que se incluyen en el Apéndice C a esta parte del informe, e identifiquen las medidas correctivas adecuadas (técnicas/operacionales/financieras/de organización) para dar solución a las mismas; y
- b) Con base en a), elaboren un Plan de Acción y lo envíen a la Oficina Regional SAM de la OACI a más tardar hasta el 31 de Octubre de 2002.
- c) Evaluación/Certificación de Aeropuertos**

5.13 En este asunto de la Agenda se puso en conocimiento de las autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana el trabajo que se viene desarrollando con el proceso de certificación de aeródromos de la OACI.

5.14 En principio, la Reunión observó los principales aspectos de la certificación de aeródromos principalmente, sobre la base del Doc 9774 – AN/969 - Manual de Certificación de Aeródromos de la OACI. Asimismo, se evidencian los puntos más resaltantes sobre la expansión del Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia Operacional (USOAP) para Aeródromos.

5.15 Especial atención se puso a la responsabilidad del Estado de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de las aeronaves en los aeródromos, bajo sus respectivas jurisdicciones. Asimismo, se evidenció que cuando la explotación de los aeropuertos se delegue a un explotador, el Estado debe mantener su responsabilidad de supervisión y garantizar que el explotador cumpla con los SARPS de la OACI o los reglamentos nacionales aplicables.

5.16 Atención especial fue dedicada a los requerimientos de la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, de la OACI que establece como **norma** que los Estados deberán certificar todos los aeropuertos internacionales a partir de 27 de noviembre de 2003. La misma enmienda *recomienda* que “*un aeródromo certificado debería tener un Sistema de Gestión de la Seguridad*”. Esta recomendación pasa a ser **norma** a partir de 24 de noviembre de 2005.

5.17 Por otro lado, se enseñó a la Reunión que la certificación de aeropuertos debe ser aplicada a: departamentos gubernamentales que explotan aeródromos estatales, autoridades aeroportuarias o corporaciones de este tipo de propiedad estatal total o parcial y aeródromos de propiedad de gobiernos provinciales, ciudades y municipalidades.

5.18 Se indicó a las autoridades de aviación civil que para la certificación de aeropuertos por parte de los Estados son fundamentales los siguientes requisitos: legislación aeronáutica básica por parte del Estado y existencia de una entidad estatal apropiada que cuente con la autoridad idónea para garantizar el cumplimiento de los reglamentos. Normalmente, la entidad es la Administración de Aviación Civil (AAC).

5.19 La Reunión también observó que una exigencia que la legislación aeronáutica básica debe atender es que “la AAC, en cuanto autoridad de certificación, se cerciore de que el titular de un certificado de aeródromo, es competente para garantizar que el aeródromo, su espacio aéreo correspondiente y los procedimientos de explotación sean seguros para uso por las aeronaves”.

5.20 Se reconoció que los documentos básicos para la certificación de aeródromos son el Manual de Certificación de Aeródromos, Anexo 14, Volumen I y La Enmienda 4 al mismo Anexo. El Manual de Aeródromo es parte integrante de un aeródromo certificado y es el documento básico para que se inicie un proceso de certificación, lo cual deberá ser incluido en el formulario de solicitud prescrito por la AAC para su aprobación. Lo mismo debe describir con precisión el emplazamiento, las instalaciones, los servicios, los equipos, los procedimientos operacionales, la organización y administración del aeródromo, incluyendo el **Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)**.

5.21 La Reunión también fue acordada que la Autoridad de Aviación Civil (AAC) debe cerciorarse que el aeródromo ofrezca un entorno seguro para la operación de las aeronaves a las que prestaría servicio y que el explotador del aeródromo cuente con la competencia y experiencia necesarias para operar y mantener adecuadamente el aeródromo. Asimismo, se requieren inspecciones periódicas por parte de la Administración de Aviación Civil para asegurar que los titulares de certificados de aeródromo cumplan sus obligaciones bajo los términos del certificado, con énfasis en el manual de aeródromo aceptado y aprobado. En cuanto a este aspecto, es de fundamental importancia que las AAC tengan Inspectores de Aeródromos debidamente capacitados.

5.22 Con relación a la validez de un certificado de aeródromo se evidenció que puede ser permanente o de duración limitada, de acuerdo a las exigencias de cada Estado. El certificado de aeródromo podrá ser suspendido en caso que el explotador no cumpla con los requisitos necesarios, siendo uno de los principales que el Sistema de Gestión de Seguridad no esté siendo implementado de forma adecuada.

5.23 Se invitó a la Reunión para que tenga presente que todos los aspectos abordados deben ser profundizados por el análisis del documento “Manual de Certificación de Aeródromos”, Doc 9774 – AN/969 de la OACI. Una indicación esquemática y muy sencilla sobre las etapas de certificación de aeródromos es presentada en el **Apéndice D**.

5.24 Al pasar revista a las iniciativas de la OACI para entrenamiento de personal, se informó que todos los Oficiales AGA de la OACI participaron en un seminario sobre certificación de aeródromos y discusión sobre el Doc 9774, que se realizó en Montreal del 8 al 12 de abril de 2002. Asimismo, se llevó a cabo un taller sobre la certificación de aeródromos en Trinidad y Tobago, del 13 al 16 de mayo del año en curso, para los Estados de habla inglesa y otro que se celebrará del 24 al 27 de septiembre de 2002, en Santiago, Chile, para los Estados de habla hispana. Estos eventos fueron programados para los Estados de las Regiones CAR y SAM.

5.25 En términos del Programa USOAP de la OACI, se informó a las autoridades de aviación civil que se espera que los documentos relativos a la expansión del Programa USOAP de la OACI estarán disponibles en los próximos 18 meses. El trabajo preparatorio para la expansión del Programa USOAP de la OACI será iniciado en 2003 y las auditorías a los aeródromos serán iniciadas en 2004, en ciclos de cinco años.

5.26 Finalmente, durante los debates, hubo recomendaciones para que los Estados de la Región SAM continúen discutiendo y perfeccionando el proceso de certificación de aeródromos, de forma a complementar las informaciones contenidas en el Doc 9774 de la OACI. Asimismo, se acordó que los Estados de la Región SAM deben unir esfuerzos en el sentido de mantener el referido proceso, definido en el Manual de Certificación de Aeródromos (Doc 9774), adecuado a las condiciones del transporte aéreo y de la infraestructura existente en la región. Se debe identificar los mejoramientos factibles para producir el máximo resultado con el mínimo costo, en el sentido de elevar las condiciones de seguridad de la aviación civil.

CONCLUSIÓN 7/14: CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Se insta a las autoridades de aviación civil a:

- a) Desarrollen, si no lo han hecho todavía, un programa intenso para atender las exigencias de la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, lo más pronto posible;
- b) Participen de los entrenamientos sobre Certificación de Aeródromos, de forma que su personal sea capacitado para conducir los procesos de certificación de aeródromos, el análisis de los Manuales de Aeródromos y de los Sistemas de Gestión de Seguridad;
- c) Estén preparados para las auditorias a los aeródromos que serán iniciadas en 2004; y,
- d) Implementen los Sistemas de Gestión de la Seguridad en sus aeródromos, antes del 24 de noviembre de 2005, para atender las exigencias de la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, de la OACI.
- e) Llevar a cabo acciones con el objetivo de complementar las instrucciones contenidas en el Doc. 9774 de la OACI, buscando una efectiva armonización internacional en el proceso de certificación de aeródromo.

d) Garantía de calidad de los ATS

5.27 Se brindó a las Autoridades de Aviación Civil de la Región CAR / SAM las informaciones básicas sobre el material de orientación regional CAR / SAM para programas de garantía de calidad de servicios de tránsito aéreo aprobado por el Grupo Regional CAR/SAM de Ejecución y Planificación (GREPECAS) para uso de los Estados / Territorios / Organismos Internacionales.

5.28 La Reunión tomó conocimiento que la OACI recientemente ha aprobado la enmienda 40 al Anexo 11, donde se insta a los Estados a implantar antes del 27 de noviembre de 2003 programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad ATS. Por su vez, la Resolución A 33-8, de la Asamblea de la OACI, realizada de 25 de septiembre al 5 de octubre de 2001, resolvió ampliar el Programa universal OACI de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional al Anexo 11, Servicios de tránsito aéreo a partir de 2004.

5.29 Las autoridades de aviación civil tomaron conocimiento que la elaboración de Material de Orientación Regional CAR / SAM para Programas de Garantía de Calidad de los Servicios ATS ha sido la primera fase en el desarrollo de este material para uso mundial y que inicialmente pueda ser utilizado como material de Orientación para los Estados / Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR / SAM.

5.30 En términos de entrenamiento sobre el asunto, se dio conocimiento a la Reunión que las Oficinas Regionales NACC y SAM llevaron a cabo los siguientes eventos: un Seminario sobre Programas de Garantía de Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo (México, 16-20 de Octubre de 2000), un taller sobre Garantía de Calidad de los ATS, en idioma inglés (Trinidad y Tobago, diciembre de 2001) y otro, en español, en junio de 2002, en el Salvador. De 14 a 18 de octubre de 2002 se realizará otro seminario sobre el tema en Lima, Perú. En este seminario, se integre información sobre las experiencias de otros Estados dentro y fuera de las Regiones CAR/SAM. Próximamente, la Oficina SAM iniciará un programa de evaluación de dependencias ATC a fin de poner en práctica, junto con los Estados de la Región, el Programa de Garantía de Calidad ATS.

5.31 Se informó a las autoridades de aviación civil que el objetivo principal del programa de garantía de calidad debería ser el evitar que ocurran incidentes ATS y uno de sus propósitos es el proveer guías específicas para notificar, investigar y resolver diversos tipos de incidentes ATS. El Material de orientación regional, cuyo contenido es presentado en el **Apéndice E**, puede ser utilizado desde los sistemas ATS más complejos hasta los más básicos. Este material se encuentra en el portal: www.lima.icao.int

CONCLUSIÓN 7/15: PROGRAMAS DE GARANTIA DE CALIDAD ATS

Se insta a los Estados de la Región SAM:

- a) tomando como base el material de orientación para programas de garantía de calidad ATS aprobado por el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y Ejecución implanten un programa de garantía de calidad en las dependencias ATS, designando la persona responsable y a la vez punto focal y de coordinación de dicho programa;
- b) informen de dicha asignación a la Oficina Regional SAM de la OACI; y
- c) participen en forma activa en todos los eventos dirigidos a la difusión, capacitación e implantación de programas de garantía de calidad ATS.

APÉNDICE A**CONCLUSIONES DEL GREPECAS A SER EXAMINADAS POR LA REUNION RAAC/7****CONCLUSIÓN 10/8 - PLANES DE CONTINGENCIA ATS**

Que:

- a) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM revisen con los Estados/Territorios adyacentes los planes de contingencia ATS nacionales preparados y coordinados para la problemática Y2K y acuerden las medidas más apropiadas para su adaptación a cualquier evento que pudiera afectar, en forma parcial o total, el suministro de los ATS y servicios conexos; y
- b) con base en el acápite a) anterior, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI tomen las medidas pertinentes para adaptar los planes de contingencia regionales Y2K y coordinen los mismos con las demás regiones que pudieran verse afectadas por dichos planes.

CONCLUSIÓN 10/11 - IMPLANTACIÓN DE RVSM EN LAS REGIONES CAR/SAM

Los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM y COCESNA acuerdan:

- a) implantar RVSM en las Regiones de Información de Vuelo bajo su jurisdicción;
- b) llevar a cabo este programa de implantación en fases de acuerdo a lo siguiente:
 - 1) desde FL 350 a FL 390 inclusive a partir del 1 de abril del 2004 pudiendo utilizar hasta FL 410 de forma táctica; y
 - 2) desde FL 290 a FL 410 inclusive, en una fecha a ser determinada de acuerdo a las necesidades operacionales; y
- c) utilizar como marco de referencia para la implantación RVSM el programa básico de trabajo que figura en el Apéndice C.

CONCLUSIÓN 10/12 - AGENCIA DE MONITOREO PARA LA PERFORMANCE DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD EN EL ESPACIO AÉREO DE LAS REGIONES CAR/SAM (CAR/SAM-MA)

Con la finalidad de asegurar que se cumple con los requerimientos necesarios para la implantación de RVSM y RNP en las regiones CAR/SAM se acuerda que:

- a) mientras no se alcance un acuerdo regional para la implantación de una agencia de monitoreo de carácter regional, se acepta el ofrecimiento de Brasil para que asuma las tareas y responsabilidades pertinentes de una agencia de monitoreo regional; y

- b) las Oficinas NACC y SAM de la OACI, evalúen entre los Estados, Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM y de ser el caso, obtengan su consentimiento, para que se asigne la responsabilidad de la supervisión de la performance de los sistemas de seguridad en el espacio aéreo CAR/SAM a un Estado, Grupo de Estados o a un mecanismo de cooperación regional.

CONCLUSIÓN 10/13 - DEBERES Y RESPONSABILIDADES DE LA AGENCIA DE MONITOREO CAR/SAM (CAR/SAM-MA) EN MATERIA DE RVSM Y RNP.

Que la Agencia de monitoreo CAR/SAM asuma los deberes y responsabilidades en materia RVSM y RNP que se especifican en los Apéndices D y E.

CONCLUSIÓN 10/14 - BASE DE DATOS PARA LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD EN MATERIA RVSM Y RNP

Que los Estados, Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM comiencen a recolectar, a la brevedad posible, la información que se detalla en los **Apéndices F y G** con el fin de crear una base de datos a ser utilizada en la evaluación de la seguridad del espacio aéreo en las regiones CAR/SAM para la implantación RVSM y RNP.

CONCLUSIÓN 10/19 - ACCIONES REGIONALES PARA APOYAR LA POSTURA DE LA OACI SOBRE CUESTIONES DE INTERÉS CRÍTICO PARA LA AVIACIÓN CIVIL EN LA CMR-2003 DE LA UIT

Que las Administraciones de Aviación Civil de los Estados de las Regiones CAR/SAM, durante sus actividades preparatorias y celebración de la CMR-2003 de la UIT, apoyen la postura de la OACI con relación a los asuntos de interés crítico sobre el espectro de radiofrecuencias para la aviación civil, mediante el desarrollo de las acciones esenciales siguientes:

- a) tomar nota de la Postura de la OACI que figura adjunta a la carta a los Estados E 3/5-01/79, fechada el 10 de agosto de 2001;
- b) tomar nota de la “*Estrategia para establecer y promover la posición de la OACI para futuras conferencias mundiales de radiocomunicaciones de la UIT*”, que se muestra en el **Apéndice I**;
- c) lograr que expertos en telecomunicaciones aeronáuticas sean consultados y trabajen conjuntamente con las autoridades nacionales de administración del espectro de radiofrecuencia al establecer políticas nacionales con el fin de preservar el espectro de frecuencias aeronáuticas y apoyar e incluir la postura de la OACI en sus posiciones nacionales para la CMR–2003;
- d) lograr el apoyo a través de los entes gobernantes nacionales;
- e) contar con la participación de expertos en telecomunicaciones aeronáuticas en los foros regionales de CITEL;

- f) notificar a la OACI cualquier propuesta que consideren apropiada para actualizar y mejorar la postura de la OACI; y
- g) incluir en las delegaciones de su Estado respectivo a la CMR-2003 especialistas en comunicaciones aeronáuticas que puedan actuar en la conferencia de manera coordinada con expertos de otros Estados y de la OACI, consecuentes con la postura de la OACI, defendiendo los intereses de la Aviación Civil.

CONCLUSIÓN 10/20 - REEMPLAZO DE LAS ESTACIONES AFTN CON MÁQUINAS TELEIMPRESORAS POR TERMINALES TIPO PC

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, que no lo hayan hecho aún, consideren el reemplazo de las máquinas teleimpresoras operando en las estaciones AFTN que sirven a las dependencias ATM, AIS, MET, SAR y otras, por computadoras tipo PC equipadas con software emulador de procedimientos telegráficos.

CONCLUSIÓN 10/22 - IMPLANTACIÓN DEL AMHS

Con el fin de avanzar los planes para la implantación del AMHS CAR/SAM:

- a) el Comité CNS del ATM/CNS/SG revise y mejore, según sea necesario, los requisitos AMHS en la Tabla CNS 1B del FASID;
- b) los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con base en los SARPS del ATN/AMHS, establezcan, tan pronto como sea posible, planes para la transición de la AFTN hacia el AMHS;
- c) las Oficinas Regionales den la debida prioridad y proporcionen la asistencia necesaria para la implantación del AMHS; y
- d) la OACI, con el fin de alentar la implantación del AMHS y considerar asuntos regionales de política AMHS, organice un taller/seminario durante el año 2002.

CONCLUSIÓN 10/26 - DESARROLLO DE REDES DIGITALES NACIONALES PARA MEJORAR LAS COMUNICACIONES AERONAUTICAS

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, al realizar planes para la implantación de redes digitales nacionales con la finalidad de mejorar las comunicaciones aeronáuticas y facilitar la implantación de la inter-red ATN, consideren, al realizar el diseño de estas redes, la aplicación de los “*Principios generales para el diseño de redes digitales nacionales*” que aparecen en el **Apéndice L** a esta parte del Informe.

CONCLUSIÓN 10/32 - ACTUALIZACIÓN Y PUBLICACIÓN DE LAS LEGISLACIONES/REGULACIONES NACIONALES QUE AUTORICEN EL USO DEL GNSS

Que, los Estados/Organismos Internacionales de las Regiones CAR/SAM:

- a) que no lo hayan hecho, publiquen o actualicen una AIC, cuanto antes, sobre sus legislaciones/regulaciones, autorizando el uso del GNSS en sus espacios aéreos respectivos para operaciones en área terminal y en ruta; como medio primario/suplementario de navegación, especificando también los requerimientos de equipo, certificación, entrenamiento; y
- b) que ya han establecido el uso operacional del GNSS, intercambien información de sus experiencias operacionales con los otros Estados/Organismos Internacionales a fin de enriquecer el conocimiento regional.

CONCLUSIÓN 10/37 - PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN (SIP) SIGMET

Que la OACI lleve a cabo un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para la Región SAM, con el fin de mejorar la implantación de los procedimientos para la elaboración y difusión de los SIGMET, especialmente los relacionados con las cenizas volcánicas.

CONCLUSIÓN 10/43 - PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE AERÓDROMOS

Que:

- a) los Estados se aseguren a más tardar en junio de 2002, que los operadores de aeródromos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos para eliminar y prevenir la existencia de deficiencias urgentes en el futuro en las señales, luces, letreros, condiciones de las superficies de los pavimentos de pista y en las barreras perimetrales, lo cual tiene un impacto directo en la seguridad de las operaciones de aeronaves en la pista; y
- b) el Subgrupo AGA/AOP/SG revise la implantación de esta conclusión en la próxima Reunión a través de una revisión de la lista de carencias y deficiencias.

CONCLUSIÓN 10/44 - IMPLANTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Que los Estados:

- a) deberán comenzar urgentemente las preparaciones para la implantación de la certificación de aeródromos, para cumplir con los nuevos SARPs a más tardar el 27 de noviembre del 2003; y
- b) proporcionen un reporte del estado de implantación a la Segunda Reunión del AGA/AOP/SG.

CONCLUSIÓN 10/49 - PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS BASADAS EN EL WGS-84

Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM adopten las medidas necesarias para la producción de cartas aeronáuticas basadas en el WGS-84 e informen a la próxima reunión del GREPECAS acerca del avance logrado, de acuerdo con la información que aparece en el Apéndice U.

CONCLUSION 10/51 - ESTADO DE LOS DOCUMENTOS NASC Y COPM CAR/SAM

Que los Estados/Territorios continúen aplicando los principios de orientación contenidos en los documentos “Plan Coordinado para la Implantación de Bancos de Datos Nacionales (NASC) en las Regiones CAR/SAM” y “Manual de Procedimientos Operacionales Comunes para el Sistema AIS Automatizado Integrado (COPM) en las Regiones CAR/SAM” recientemente actualizados, en apoyo del trabajo que se lleva a cabo con relación al Sistema AIS Automatizado Integrado.

CONCLUSION 10/58 - PROGRAMA DE GARANTIA DE CALIDAD ATS PARA LOS ESTADOS CAR/SAM

Que:

- a) en vista que no se cuenta con recursos financieros suficientes para solucionar el problema regional de la fraseología aeronáutica, se llame la atención de la Comisión de Aeronavegación sobre la importancia de este asunto;
- b) se invite a la Comisión de Aeronavegación a convenir en que los controladores de tránsito aéreo, en el curso de sus funciones, pueden mejorar su utilización de la fraseología aeronáutica mediante la implantación del Programa de Garantía de Calidad ATS para las Regiones CAR/SAM; y
- c) se solicite el apoyo de la Comisión de Aeronavegación para la solución de esta carencia de carácter regional, mediante el establecimiento de un proyecto especial de ejecución (SIP) para las Regiones CAR/SAM o mediante una solicitud de fondos al recientemente aprobado Fondo Financiero Internacional para la Seguridad Operacional Aeronáutica (IFFAS) a fin de solucionar este problema.

ADJUNTO B

PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

1. OBJETIVOS

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes en todo el mundo, haciendo particularmente hincapié en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

1.2 Esto debería alcanzarse del siguiente modo:

- a) identificar las causas repetitivas que ocasionan accidentes en todo el mundo y a nivel regional recomendar las medidas específicas al respecto;
- b) identificar mejor todos los elementos que pueden aminorar la seguridad, por ejemplo las carencias y deficiencias del sistema de navegación aérea o el incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendar las medidas correctivas al respecto; y
- c) mejorar la cooperación entre los Estados contratantes y grupos de Estados con relación a la OACI para mejorar la propia capacidad de la Organización a efectos de recopilar, evaluar y difundir la información atinente a la seguridad operacional.

1.3 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica identificará por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores dividendos en materia de seguridad en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el GASP proporcione servicio a todas las partes involucradas en la seguridad operacional de la aviación, tanto a título de instrumento de planificación como de seguimiento, para que de ese modo puedan reseñar en un documento público las tareas y programas mencionados y verificar los progresos realizados en esas esferas de actividad de la OACI. Con miras a que el GASP sea fácilmente accesible, el documento se distribuirá con regularidad desde la OACI mediante una comunicación a los Estados y en el sitio web de la OACI.

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

Primero Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los temas concretos de seguridad que deben abordarse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se otorga particular atención a las razones que explican la variación que existe a nivel regional del índice de accidentes.

Segundo Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que tienen perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las actividades relativas a la seguridad que ofrecen los mejores resultados en lo que atañe a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo; y

Tercero Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

3. ELEMENTOS

3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información, incluso el sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI. (Primer aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Determinar temas de seguridad operacional concretos;
- b) Determinar los temas de seguridad operacional que redundan en disparidades en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) Desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias del rendimiento en materia de seguridad operacional; y
- d) Difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

3.2 **Medidas de seguridad operacional recomendadas como resultado de las conclusiones alcanzadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). (Primero y Segundo aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Examinar los elementos cruciales relativos a la seguridad operacional identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de desarrollar estructuras apropiadas de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos sobre reglamentación que sean de fácil comprensión;

- d) Promover y asignar prioridades para la ampliación del USOAP a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional; y
- e) De ser necesario, actualizar los SARPS vigentes o elaborar otros nuevos.

3.3 Identificar mejor y abordar las carencias y deficiencias que en la esfera de la navegación aérea notifiquen las distintas fuentes disponibles, incluso los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y los grupos regionales sobre seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Examinar y proporcionar la orientación y asistencia necesaria a los Estados con miras a la puesta en ejecución de las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional.

3.4 Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto. (Tercer aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos, jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) Elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) Elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) Elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) Participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) Actualizar las disposiciones de los Anexos a efectos de facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) Proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y
- h) Considerar la posibilidad de establecer una red completa de análisis de datos y difusión de información.

3.5 **Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjuntas (JSSI) de Europa y la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) en los Estados Unidos, así como con otras posibles iniciativas que existan en materia de seguridad;
- b) Participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a aspectos concretos de la seguridad operacional;
- c) Determinar las tareas altamente prioritarias en materia de seguridad operacional basándose en su repercusión en el mejoramiento de la seguridad para determinar si las iniciativas que se están desarrollando en ese campo tienen una perspectiva mundial y se justifica que se incluyan en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;
- d) Consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. El propósito de dichas consultas, en las cuales participan representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la ANC y tienen el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es el siguiente:
 - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos alcanzados respecto de los temas de seguridad en el contexto del GASP;
 - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar todos los datos y propuestas que podrían justificar nuevas iniciativas del GASP; y
 - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales una oportunidad de actualizar el GASP.

3.6 **Desarrollar soluciones con respecto a los temas de seguridad operacional identificados.**

Tareas conexas

- a) Elaborar disposiciones en los Anexos relacionadas con el equipo de nueva tecnología que debe instalarse a bordo de las aeronaves;
- b) Incorporar las conclusiones alcanzadas en los equipos de trabajo de la industria (por ejemplo CFIT y ALAR) en las disposiciones de la OACI;
- c) Elaborar textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo que necesitan los explotadores de aeronaves comerciales de gran tamaño;

- d) Actualizar las disposiciones de los Anexos atinentes a la forma de representar el terreno en las cartas de aproximación y datos electrónicos sobre el terreno para su presentación en pantalla en el puesto de pilotaje;
- e) Cerciorarse de que las medidas relativas al mejoramiento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo son seguras;
- f) Desarrollar disposiciones sobre mejoramiento de los procedimientos de comunicaciones aire-tierra, incluso los requisitos mínimos sobre nivel de conocimientos en el uso corriente del idioma inglés en las comunicaciones ATC;
- g) Proporcionar orientación y supervisar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo;
- h) Ampliar el programa USOAP para incluir los Anexos 11 y 14;
- i) Crear y fomentar grupos regionales de seguridad;
- j) Elaborar SARPS encaminados a aumentar la fiabilidad técnica de las aeronaves;
- k) Seguir incorporando aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones y textos de orientación normativos de la OACI;
- l) Elaborar SARPS o textos de orientación para resolver los problemas de entradas indebidas en la pista; y
- m) Elaborar disposiciones relativas al mejoramiento del equipo ATM, los procedimientos y la actuación humana.

APÉNDICE D

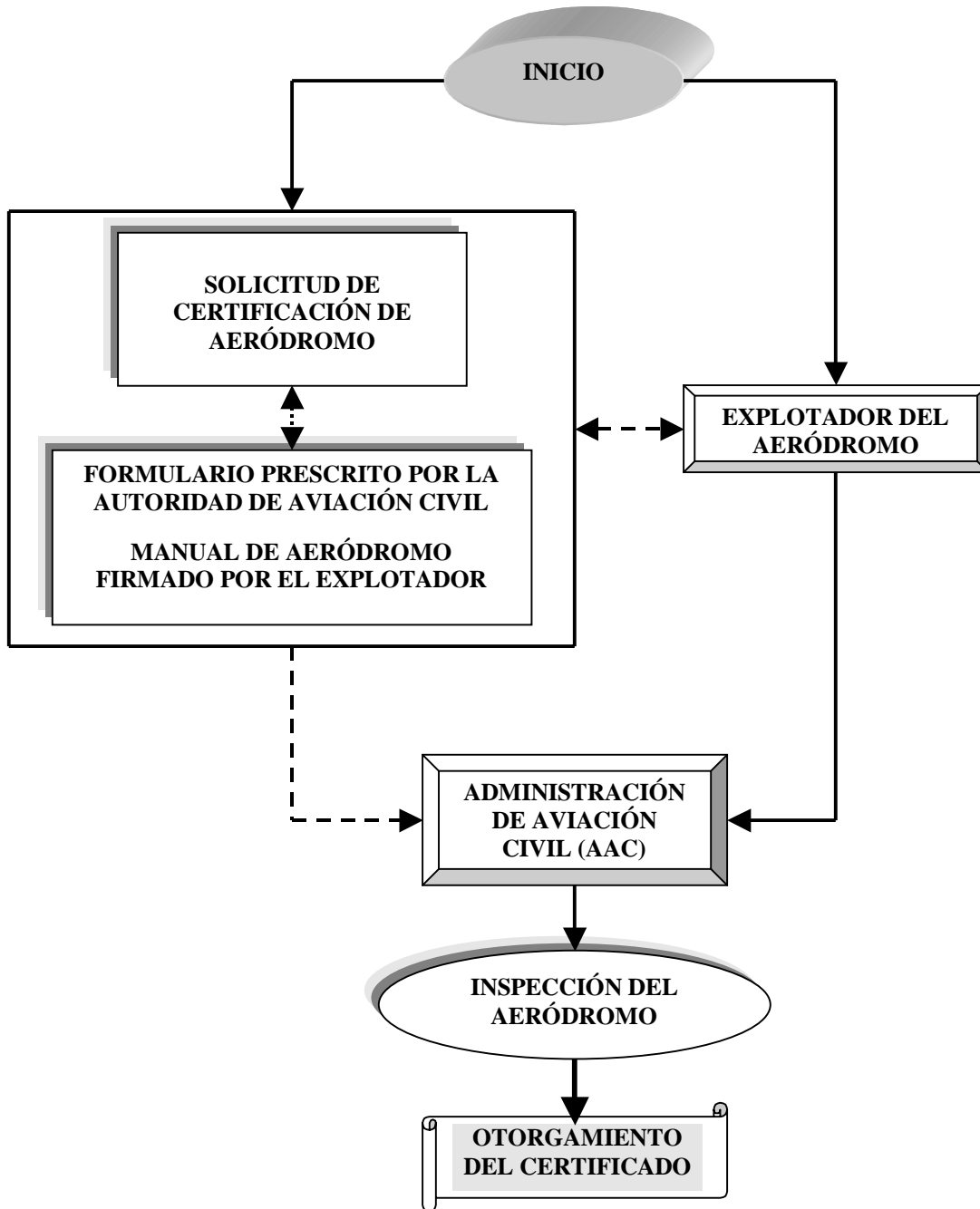


Figura 01 - Indicación Esquemática y Sencilla del Proceso de Certificación de Aeródromos

APÉNDICE E

MATERIAL DE ORIENTACIÓN REGIONAL CAR/SAM PARA PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO

La versión 1 del Material de Orientación Regional CAR/SAM para Programas de Garantía de Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo está dividida en Capítulos de acuerdo a lo siguiente:

- Capítulo 1. Definiciones
- Capítulo 2. Antecedentes
- Capítulo 3. Programas de Garantía de Calidad ATS
- Capítulo 4. Verificación de la Competencia de los Controladores
- Capítulo 5. Notificación, Investigación y Equipos de Investigaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo
- Capítulo 6. Programas de Prevención de Incidentes de Tránsito Aéreo
- Capítulo 7. Programa de Evaluación de Servicios de Tránsito Aéreo
- Capítulo 8. Programas de Mejora de Servicios de Calidad
- Capítulo 9. Programas de Capacitación para la Competencia
- Capítulo 10. Gestión de Seguridad ATS
- Capítulo 11. Factores Humanos

APÉNDICE A**CONCLUSIONES DEL GREPECAS A SER EXAMINADAS POR LA REUNION RAAC/7****CONCLUSIÓN 10/8 - PLANES DE CONTINGENCIA ATS**

Que:

- a) los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM revisen con los Estados/Territorios adyacentes los planes de contingencia ATS nacionales preparados y coordinados para la problemática Y2K y acuerden las medidas más apropiadas para su adaptación a cualquier evento que pudiera afectar, en forma parcial o total, el suministro de los ATS y servicios conexos; y
- b) con base en el acápite a) anterior, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI tomen las medidas pertinentes para adaptar los planes de contingencia regionales Y2K y coordinen los mismos con las demás regiones que pudieran verse afectadas por dichos planes.

CONCLUSIÓN 10/11 - IMPLANTACIÓN DE RVSM EN LAS REGIONES CAR/SAM

Los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM y COCESNA acuerdan:

- a) implantar RVSM en las Regiones de Información de Vuelo bajo su jurisdicción;
- b) llevar a cabo este programa de implantación en fases de acuerdo a lo siguiente:
 - 1) desde FL 350 a FL 390 inclusive a partir del 1 de abril del 2004 pudiendo utilizar hasta FL 410 de forma táctica; y
 - 2) desde FL 290 a FL 410 inclusive, en una fecha a ser determinada de acuerdo a las necesidades operacionales; y
- c) utilizar como marco de referencia para la implantación RVSM el programa básico de trabajo que figura en el Apéndice C.

CONCLUSIÓN 10/12 - AGENCIA DE MONITOREO PARA LA PERFORMANCE DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD EN EL ESPACIO AÉREO DE LAS REGIONES CAR/SAM (CAR/SAM-MA)

Con la finalidad de asegurar que se cumple con los requerimientos necesarios para la implantación de RVSM y RNP en las regiones CAR/SAM se acuerda que:

- a) mientras no se alcance un acuerdo regional para la implantación de una agencia de monitoreo de carácter regional, se acepta el ofrecimiento de Brasil para que asuma las tareas y responsabilidades pertinentes de una agencia de monitoreo regional; y

- b) las Oficinas NACC y SAM de la OACI, evalúen entre los Estados, Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM y de ser el caso, obtengan su consentimiento, para que se asigne la responsabilidad de la supervisión de la performance de los sistemas de seguridad en el espacio aéreo CAR/SAM a un Estado, Grupo de Estados o a un mecanismo de cooperación regional.

CONCLUSIÓN 10/13 - DEBERES Y RESPONSABILIDADES DE LA AGENCIA DE MONITOREO CAR/SAM (CAR/SAM-MA) EN MATERIA DE RVSM Y RNP.

Que la Agencia de monitoreo CAR/SAM asuma los deberes y responsabilidades en materia RVSM y RNP que se especifican en los Apéndices D y E.

CONCLUSIÓN 10/14 - BASE DE DATOS PARA LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD EN MATERIA RVSM Y RNP

Que los Estados, Territorios y Organismos Internacionales CAR/SAM comiencen a recolectar, a la brevedad posible, la información que se detalla en los **Apéndices F y G** con el fin de crear una base de datos a ser utilizada en la evaluación de la seguridad del espacio aéreo en las regiones CAR/SAM para la implantación RVSM y RNP.

CONCLUSIÓN 10/19 - ACCIONES REGIONALES PARA APOYAR LA POSTURA DE LA OACI SOBRE CUESTIONES DE INTERÉS CRÍTICO PARA LA AVIACIÓN CIVIL EN LA CMR-2003 DE LA UIT

Que las Administraciones de Aviación Civil de los Estados de las Regiones CAR/SAM, durante sus actividades preparatorias y celebración de la CMR-2003 de la UIT, apoyen la postura de la OACI con relación a los asuntos de interés crítico sobre el espectro de radiofrecuencias para la aviación civil, mediante el desarrollo de las acciones esenciales siguientes:

- a) tomar nota de la Postura de la OACI que figura adjunta a la carta a los Estados E 3/5-01/79, fechada el 10 de agosto de 2001;
- b) tomar nota de la *“Estrategia para establecer y promover la posición de la OACI para futuras conferencias mundiales de radiocomunicaciones de la UIT”*, que se muestra en el **Apéndice I**;
- c) lograr que expertos en telecomunicaciones aeronáuticas sean consultados y trabajen conjuntamente con las autoridades nacionales de administración del espectro de radiofrecuencia al establecer políticas nacionales con el fin de preservar el espectro de frecuencias aeronáuticas y apoyar e incluir la postura de la OACI en sus posiciones nacionales para la CMR-2003;
- d) lograr el apoyo a través de los entes gobernantes nacionales;
- e) contar con la participación de expertos en telecomunicaciones aeronáuticas en los foros regionales de CITEL;

- f) notificar a la OACI cualquier propuesta que consideren apropiada para actualizar y mejorar la postura de la OACI; y
- g) incluir en las delegaciones de su Estado respectivo a la CMR-2003 especialistas en comunicaciones aeronáuticas que puedan actuar en la conferencia de manera coordinada con expertos de otros Estados y de la OACI, consecuentes con la postura de la OACI, defendiendo los intereses de la Aviación Civil.

CONCLUSIÓN 10/20 - REEMPLAZO DE LAS ESTACIONES AFTN CON MÁQUINAS TELEIMPRESORAS POR TERMINALES TIPO PC

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, que no lo hayan hecho aún, consideren el reemplazo de las máquinas teleimpresoras operando en las estaciones AFTN que sirven a las dependencias ATM, AIS, MET, SAR y otras, por computadoras tipo PC equipadas con software emulador de procedimientos telegráficos.

CONCLUSIÓN 10/22 - IMPLANTACIÓN DEL AMHS

Con el fin de avanzar los planes para la implantación del AMHS CAR/SAM:

- a) el Comité CNS del ATM/CNS/SG revise y mejore, según sea necesario, los requisitos AMHS en la Tabla CNS 1B del FASID;
- b) los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con base en los SARPS del ATN/AMHS, establezcan, tan pronto como sea posible, planes para la transición de la AFTN hacia el AMHS;
- c) las Oficinas Regionales den la debida prioridad y proporcionen la asistencia necesaria para la implantación del AMHS; y
- d) la OACI, con el fin de alentar la implantación del AMHS y considerar asuntos regionales de política AMHS, organice un taller/seminario durante el año 2002.

CONCLUSIÓN 10/26 - DESARROLLO DE REDES DIGITALES NACIONALES PARA MEJORAR LAS COMUNICACIONES AERONAUTICAS

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, al realizar planes para la implantación de redes digitales nacionales con la finalidad de mejorar las comunicaciones aeronáuticas y facilitar la implantación de la inter-red ATN, consideren, al realizar el diseño de estas redes, la aplicación de los “*Principios generales para el diseño de redes digitales nacionales*” que aparecen en el **Apéndice L** a esta parte del Informe.

CONCLUSIÓN 10/32 - ACTUALIZACIÓN Y PUBLICACIÓN DE LAS LEGISLACIONES/REGULACIONES NACIONALES QUE AUTORICEN EL USO DEL GNSS

Que, los Estados/Organismos Internacionales de las Regiones CAR/SAM:

- a) que no lo hayan hecho, publiquen o actualicen una AIC, cuanto antes, sobre sus legislaciones/regulaciones, autorizando el uso del GNSS en sus espacios aéreos respectivos para operaciones en área terminal y en ruta; como medio primario/suplementario de navegación, especificando también los requerimientos de equipo, certificación, entrenamiento; y
- b) que ya han establecido el uso operacional del GNSS, intercambien información de sus experiencias operacionales con los otros Estados/Organismos Internacionales a fin de enriquecer el conocimiento regional.

CONCLUSIÓN 10/37 - PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCIÓN (SIP) SIGMET

Que la OACI lleve a cabo un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para la Región SAM, con el fin de mejorar la implantación de los procedimientos para la elaboración y difusión de los SIGMET, especialmente los relacionados con las cenizas volcánicas.

CONCLUSIÓN 10/43 - PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE AERÓDROMOS

Que:

- a) los Estados se aseguren a más tardar en junio de 2002, que los operadores de aeródromos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos para eliminar y prevenir la existencia de deficiencias urgentes en el futuro en las señales, luces, letreros, condiciones de las superficies de los pavimentos de pista y en las barreras perimetrales, lo cual tiene un impacto directo en la seguridad de las operaciones de aeronaves en la pista; y
- b) el Subgrupo AGA/AOP/SG revise la implantación de esta conclusión en la próxima Reunión a través de una revisión de la lista de carencias y deficiencias.

CONCLUSIÓN 10/44 - IMPLANTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Que los Estados:

- a) deberán comenzar urgentemente las preparaciones para la implantación de la certificación de aeródromos, para cumplir con los nuevos SARPs a más tardar el 27 de noviembre del 2003; y
- b) proporcionen un reporte del estado de implantación a la Segunda Reunión del AGA/AOP/SG.

CONCLUSIÓN 10/49 - PRODUCCIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS BASADAS EN EL WGS-84

Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM adopten las medidas necesarias para la producción de cartas aeronáuticas basadas en el WGS-84 e informen a la próxima reunión del GREPECAS acerca del avance logrado, de acuerdo con la información que aparece en el Apéndice U.

CONCLUSION 10/51 - ESTADO DE LOS DOCUMENTOS NASC Y COPM CAR/SAM

Que los Estados/Territorios continúen aplicando los principios de orientación contenidos en los documentos “Plan Coordinado para la Implantación de Bancos de Datos Nacionales (NASC) en las Regiones CAR/SAM” y “Manual de Procedimientos Operacionales Comunes para el Sistema AIS Automatizado Integrado (COPM) en las Regiones CAR/SAM” recientemente actualizados, en apoyo del trabajo que se lleva a cabo con relación al Sistema AIS Automatizado Integrado.

CONCLUSION 10/58 - PROGRAMA DE GARANTIA DE CALIDAD ATS PARA LOS ESTADOS CAR/SAM

Que:

- a) en vista que no se cuenta con recursos financieros suficientes para solucionar el problema regional de la fraseología aeronáutica, se llame la atención de la Comisión de Aeronavegación sobre la importancia de este asunto;
- b) se invite a la Comisión de Aeronavegación a convenir en que los controladores de tránsito aéreo, en el curso de sus funciones, pueden mejorar su utilización de la fraseología aeronáutica mediante la implantación del Programa de Garantía de Calidad ATS para las Regiones CAR/SAM; y
- c) se solicite el apoyo de la Comisión de Aeronavegación para la solución de esta carencia de carácter regional, mediante el establecimiento de un proyecto especial de ejecución (SIP) para las Regiones CAR/SAM o mediante una solicitud de fondos al recientemente aprobado Fondo Financiero Internacional para la Seguridad Operacional Aeronáutica (IFFAS) a fin de solucionar este problema.

ADJUNTO B

PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

1. OBJETIVOS

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes en todo el mundo, haciendo particularmente hincapié en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

1.2 Esto debería alcanzarse del siguiente modo:

- a) identificar las causas repetitivas que ocasionan accidentes en todo el mundo y a nivel regional recomendar las medidas específicas al respecto;
- b) identificar mejor todos los elementos que pueden aminorar la seguridad, por ejemplo las carencias y deficiencias del sistema de navegación aérea o el incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendar las medidas correctivas al respecto; y
- c) mejorar la cooperación entre los Estados contratantes y grupos de Estados con relación a la OACI para mejorar la propia capacidad de la Organización a efectos de recopilar, evaluar y difundir la información atinente a la seguridad operacional.

1.3 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica identificará por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores dividendos en materia de seguridad en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el GASP proporcione servicio a todas las partes involucradas en la seguridad operacional de la aviación, tanto a título de instrumento de planificación como de seguimiento, para que de ese modo puedan reseñar en un documento público las tareas y programas mencionados y verificar los progresos realizados en esas esferas de actividad de la OACI. Con miras a que el GASP sea fácilmente accesible, el documento se distribuirá con regularidad desde la OACI mediante una comunicación a los Estados y en el sitio web de la OACI.

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

Primero Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los temas concretos de seguridad que deben abordarse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se otorga particular atención a las razones que explican la variación que existe a nivel regional del índice de accidentes.

Segundo Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que tienen perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las actividades relativas a la seguridad que ofrecen los mejores resultados en lo que atañe a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo; y

Tercero Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

3. ELEMENTOS

3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información, incluso el sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI. (Primer aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Determinar temas de seguridad operacional concretos;
- b) Determinar los temas de seguridad operacional que redundan en disparidades en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) Desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias del rendimiento en materia de seguridad operacional; y
- d) Difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

3.2 **Medidas de seguridad operacional recomendadas como resultado de las conclusiones alcanzadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). (Primero y Segundo aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Examinar los elementos cruciales relativos a la seguridad operacional identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de desarrollar estructuras apropiadas de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos sobre reglamentación que sean de fácil comprensión;

- d) Promover y asignar prioridades para la ampliación del USOAP a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional; y
- e) De ser necesario, actualizar los SARPS vigentes o elaborar otros nuevos.

3.3 Identificar mejor y abordar las carencias y deficiencias que en la esfera de la navegación aérea notifiquen las distintas fuentes disponibles, incluso los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y los grupos regionales sobre seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Examinar y proporcionar la orientación y asistencia necesaria a los Estados con miras a la puesta en ejecución de las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional.

3.4 Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto. (Tercer aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos, jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) Elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) Elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) Elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) Participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) Actualizar las disposiciones de los Anexos a efectos de facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) Proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y
- h) Considerar la posibilidad de establecer una red completa de análisis de datos y difusión de información.

3.5 **Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjuntas (JSSI) de Europa y la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) en los Estados Unidos, así como con otras posibles iniciativas que existan en materia de seguridad;
- b) Participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a aspectos concretos de la seguridad operacional;
- c) Determinar las tareas altamente prioritarias en materia de seguridad operacional basándose en su repercusión en el mejoramiento de la seguridad para determinar si las iniciativas que se están desarrollando en ese campo tienen una perspectiva mundial y se justifica que se incluyan en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;
- d) Consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. El propósito de dichas consultas, en las cuales participan representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la ANC y tienen el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es el siguiente:
 - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos alcanzados respecto de los temas de seguridad en el contexto del GASP;
 - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar todos los datos y propuestas que podrían justificar nuevas iniciativas del GASP; y
 - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales una oportunidad de actualizar el GASP.

3.6 **Desarrollar soluciones con respecto a los temas de seguridad operacional identificados.**

Tareas conexas

- a) Elaborar disposiciones en los Anexos relacionadas con el equipo de nueva tecnología que debe instalarse a bordo de las aeronaves;
- b) Incorporar las conclusiones alcanzadas en los equipos de trabajo de la industria (por ejemplo CFIT y ALAR) en las disposiciones de la OACI;
- c) Elaborar textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo que necesitan los explotadores de aeronaves comerciales de gran tamaño;

- d) Actualizar las disposiciones de los Anexos atinentes a la forma de representar el terreno en las cartas de aproximación y datos electrónicos sobre el terreno para su presentación en pantalla en el puesto de pilotaje;
- e) Cerciorarse de que las medidas relativas al mejoramiento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo son seguras;
- f) Desarrollar disposiciones sobre mejoramiento de los procedimientos de comunicaciones aire-tierra, incluso los requisitos mínimos sobre nivel de conocimientos en el uso corriente del idioma inglés en las comunicaciones ATC;
- g) Proporcionar orientación y supervisar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad para aeródromos y servicios de tránsito aéreo;
- h) Ampliar el programa USOAP para incluir los Anexos 11 y 14;
- i) Crear y fomentar grupos regionales de seguridad;
- j) Elaborar SARPS encaminados a aumentar la fiabilidad técnica de las aeronaves;
- k) Seguir incorporando aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones y textos de orientación normativos de la OACI;
- l) Elaborar SARPS o textos de orientación para resolver los problemas de entradas indebidas en la pista; y
- m) Elaborar disposiciones relativas al mejoramiento del equipo ATM, los procedimientos y la actuación humana.

APÉNDICE D

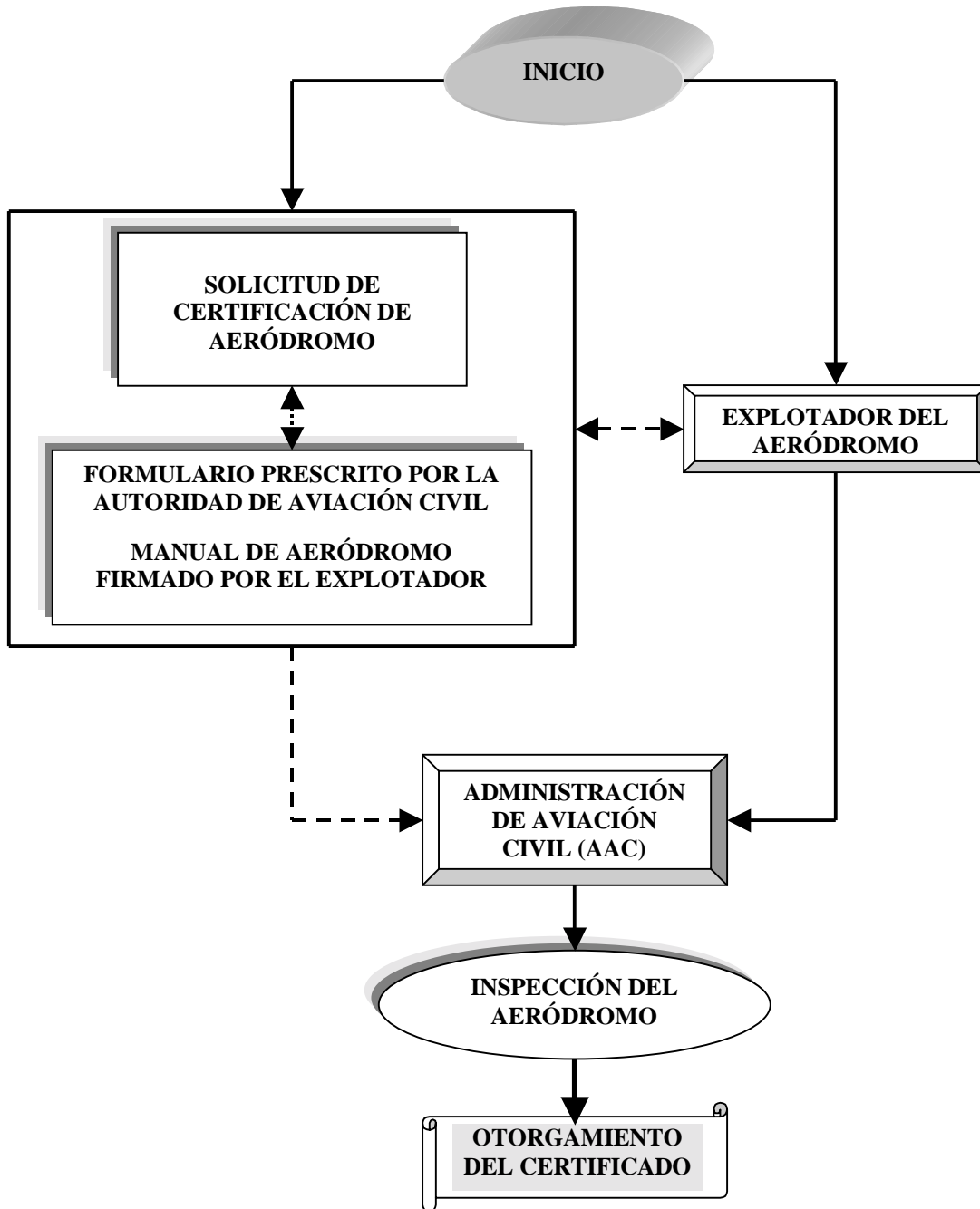


Figura 01 - Indicación Esquemática y Sencilla del Proceso de Certificación de Aeródromos

APÉNDICE E

MATERIAL DE ORIENTACIÓN REGIONAL CAR/SAM PARA PROGRAMAS DE GARANTÍA DE CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO

La versión 1 del Material de Orientación Regional CAR/SAM para Programas de Garantía de Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo está dividida en Capítulos de acuerdo a lo siguiente:

- Capítulo 1. Definiciones
- Capítulo 2. Antecedentes
- Capítulo 3. Programas de Garantía de Calidad ATS
- Capítulo 4. Verificación de la Competencia de los Controladores
- Capítulo 5. Notificación, Investigación y Equipos de Investigaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo
- Capítulo 6. Programas de Prevención de Incidentes de Tránsito Aéreo
- Capítulo 7. Programa de Evaluación de Servicios de Tránsito Aéreo
- Capítulo 8. Programas de Mejora de Servicios de Calidad
- Capítulo 9. Programas de Capacitación para la Competencia
- Capítulo 10. Gestión de Seguridad ATS
- Capítulo 11. Factores Humanos

Asunto 6: Cooperación Técnica en la Región SAM

6.1 Al comenzar el análisis de este Asunto, la Reunión concordó en que el transporte aéreo es un medio de gran utilidad para el desarrollo económico, social, cultural, etc. de los pueblos, especialmente en aquellos lugares donde las condiciones geográficas no permiten el uso de otros modos de transporte y que este era el caso de varios Estados de la Región.

6.2 Se reconoció que el objetivo principal de la Cooperación Técnica de la OACI es ayudar a los Estados a mejorar su condición económica y social incrementando sus capacidades de transporte aéreo ayudando a desarrollar su personal, su infraestructura e instituciones de aviación civil, todo esto por supuesto dentro de los términos de sus prioridades en los planes nacionales de desarrollo de la aviación civil. Asimismo que el propósito de los proyectos de la OACI es de ayudar a establecer las condiciones para que el Estado pueda realizar sus actividades por si mismo y tan pronto como sea posible. En el **Apéndice A** se muestran las modalidades y la nueva política del programa de Cooperación Técnica.

6.3 La Reunión tomó nota que durante el año 2001 los Estados de la región SAM invirtieron en asistencia a través de expertos de cooperación técnica en las áreas de Comunicaciones Aeronáuticas, Navegación y Vigilancia (CNS); Servicios de Información Aeronáutica (AIS), Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Aeronavegabilidad (AIR), Operación de aeronaves (OPS), Licencias al Personal (PEL), ATC Radar, Transporte Aéreo, Planificación de aeropuertos, Entrenamiento, etc. para un total de 68.3 meses/hombre.

6.4 Asimismo se tomó nota de que durante el año 2001 la región SAM invirtió recursos en más de USD 500,000.00 sin considerar el costo de los pasajes aéreos, para adjudicar un total de 207 becas.

6.5 Posteriormente la Reunión analizó los Proyectos Regionales de Cooperación Técnica que se estaban en ejecución. Proyecto PNUD/OACI RLA/98/003 Transición a los Sistemas CNS/ATM, Proyecto PNUD/OACI RLA/98/019 Implantación de la Red Digital SAM (REDDIG), Proyecto PNUD/OACI RLA/00/009 Ensayo Regional de Aumentación CAR/SAM (CSTB) y Proyecto RLA/99/901 Sistema regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad.

ADJUNTO A

MODALIDADES DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI

Existen cuatro modalidades de acuerdos de cooperación técnica con la OACI:

- Proyectos PNUD/OACI, cuando el financiamiento total o parcial proviene del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo;
- Proyectos de Fondos en Fideicomiso, cuando el financiamiento proviene de los Gobiernos y/o de fuentes externas, sin la participación del PNUD;
- Proyectos bajo un Acuerdo de Gestión de Servicios, son similares a los proyectos de Fondos en Fideicomiso, pero con la posibilidad de que la OACI pueda aceptar depósitos en moneda local para cubrir gastos locales;
- Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), utilizado exclusivamente para la adquisición de equipamiento, repuestos y servicios para la aviación civil, bajo una modalidad de financiamiento similar a la de los proyectos de fondos en fideicomiso, pero con un costo administrativo variable en función al monto y complejidad del proyecto.

Estas modalidades son aplicables tanto a proyectos que se establecen para un país, como a proyectos multinacionales o regionales. La decisión de la modalidad más apropiada depende de la naturaleza del proyecto y del modo de financiarlo.

Nueva política en materia de cooperación técnica

El Programa de Cooperación Técnica de la OACI ha puesto un nuevo énfasis en lo que se refiere al cumplimiento de los SARPS y ANP en todos los proyectos de cooperación técnica. Esta nueva política significa un mayor compromiso, tanto para los expertos internacionales de los proyectos, como en los procesos de compras de equipos y servicios de la OACI.

A fin de cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI, el programa de cooperación técnica está dirigido a la implantación de proyectos destinados a mejorar las instalaciones y servicios de aviación civil de los países en desarrollo en consonancia con los SARPS y ANP recomendados por la OACI, para un mejor cumplimiento de las responsabilidades de mantener una navegación aérea segura y eficiente.

Para el programa de cooperación técnica es de importancia crítica que uno de los principales objetivos de los países trate de promover la creación de planes maestros estratégicos. De ser posible, los planes maestros deberán tener en cuenta la incidencia de los mismos en la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM.

Al objeto de continuar ayudando a los países en la modernización de equipos y servicios, la OACI continuará activando sus contactos con la Banca Internacional y Regional de Desarrollo así como con otros organismos internacionales, tales como la Comunidad Europea, al objeto de recaudar fondos que ayuden a los países en sus planes de modernización y mejora de la seguridad.

ADJUNTO A

MODALIDADES DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI

Existen cuatro modalidades de acuerdos de cooperación técnica con la OACI:

- Proyectos PNUD/OACI, cuando el financiamiento total o parcial proviene del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo;
- Proyectos de Fondos en Fideicomiso, cuando el financiamiento proviene de los Gobiernos y/o de fuentes externas, sin la participación del PNUD;
- Proyectos bajo un Acuerdo de Gestión de Servicios, son similares a los proyectos de Fondos en Fideicomiso, pero con la posibilidad de que la OACI pueda aceptar depósitos en moneda local para cubrir gastos locales;
- Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), utilizado exclusivamente para la adquisición de equipamiento, repuestos y servicios para la aviación civil, bajo una modalidad de financiamiento similar a la de los proyectos de fondos en fideicomiso, pero con un costo administrativo variable en función al monto y complejidad del proyecto.

Estas modalidades son aplicables tanto a proyectos que se establecen para un país, como a proyectos multinacionales o regionales. La decisión de la modalidad más apropiada depende de la naturaleza del proyecto y del modo de financiarlo.

Nueva política en materia de cooperación técnica

El Programa de Cooperación Técnica de la OACI ha puesto un nuevo énfasis en lo que se refiere al cumplimiento de los SARPS y ANP en todos los proyectos de cooperación técnica. Esta nueva política significa un mayor compromiso, tanto para los expertos internacionales de los proyectos, como en los procesos de compras de equipos y servicios de la OACI.

A fin de cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI, el programa de cooperación técnica está dirigido a la implantación de proyectos destinados a mejorar las instalaciones y servicios de aviación civil de los países en desarrollo en consonancia con los SARPS y ANP recomendados por la OACI, para un mejor cumplimiento de las responsabilidades de mantener una navegación aérea segura y eficiente.

Para el programa de cooperación técnica es de importancia crítica que uno de los principales objetivos de los países trate de promover la creación de planes maestros estratégicos. De ser posible, los planes maestros deberán tener en cuenta la incidencia de los mismos en la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM.

Al objeto de continuar ayudando a los países en la modernización de equipos y servicios, la OACI continuará activando sus contactos con la Banca Internacional y Regional de Desarrollo así como con otros organismos internacionales, tales como la Comunidad Europea, al objeto de recaudar fondos que ayuden a los países en sus planes de modernización y mejora de la seguridad.

Asunto 7: Seguimiento de las Conclusiones de la RAAC/6

7.1 Bajo este Asunto de la Agenda la Reunión realizó un examen de las Conclusiones adoptadas en las anteriores Reuniones de Autoridades de Aviación civil y consideró que las siguientes conclusiones estaban finalizadas:

Conclusiones: 5/1, 5/3, 5/7, 5/8, 5/9, 5/10, 5/12, 6/1, 6/2, 6/3, 6/4, 6/6, 6/7, 6/12, 6/13, 6/14, 6/17 y 6/18.

7.2 Asimismo, las siguientes conclusiones se consideraron vigentes:

Conclusiones: 5/4, 5/5, 5/6, 5/11, 6/5, 6/8, 6/9, 6/10, 6/11, 6/15, 6/16, 6/19, 6/20 y 6/21.

Asunto 8: Otros asuntos

8.1 Bajo este asunto de la agenda la Reunión examinó una propuesta que puntualizaba la importancia de que las reuniones de autoridades de aviación civil de la Región SAM se lleven a cabo con más frecuencia a fin de que se pueda dar un seguimiento más efectivo a las conclusiones generadas por ese tipo de reuniones, lo cual se consideró de importancia dada la gran dinámica actual en el desarrollo por la OACI de los asuntos de la aviación.

8.2 Al respecto se estuvo de acuerdo con establecer un programa más regular de reuniones para lo cual se propuso que sería de interés que las RAAC se establecieran intercalados con los años en que la CLAC celebra las reuniones de su Asamblea. Se informó a la Reunión que la CLAC estaría cambiando sus estatutos para realizar las Asambleas coincidentes con los años de las Asambleas de la OACI, es decir cada tres años; sin embargo, se indicó que esto no se concretaría en el corto plazo. Al respecto la Reunión estuvo de acuerdo en mantener el esquema de las Reuniones RAAC cada dos años para lo cual formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/16: PERIODICIDAD DE LA REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL.

Que la Oficina Regional de la OACI de Lima coordine con los Estados de la Región para que las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil se lleven a cabo cada dos años, intercaladas con las reuniones bianuales de la Asamblea de la CLAC.

8.3 La Reunión tomó nota que para cumplir con la anterior Conclusión la próxima Reunión RAAC debería celebrarse el próximo año en la misma fecha y luego cada dos años. Al respecto, se acordó por una gentil invitación del Representante de Argentina, llevar a cabo la próxima Reunión RAAC, en la ciudad de Buenos Aires, en el mes de Abril del año 2003.

8.4 Acto seguido, la Reunión pasó a discutir sobre la necesidad de que los Representantes de los Estados en el Consejo de la OACI, lleven a cabo coordinaciones permanentes, con la finalidad de establecer posiciones conjuntas regionales, sobre los diferentes asuntos que se discuten en ese importante órgano. En atención a lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 7/17: COORDINACIÓN ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM AL CONSEJO DE LA OACI

Que, las Autoridades de Aviación Civil de aquellos Estados de la Región Sudamericana que cuentan con representación en el Consejo de la OACI, insten a sus Representantes a llevar a cabo permanentes coordinaciones, entre ellos, sobre los diferentes temas que se discuten en el Consejo, con la finalidad de establecer posiciones conjuntas que estén de acuerdo a los intereses, en materia de aviación civil, de los Estados Sudamericanos.

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Argentina, BUENOS AIRES/Ezeiza Aeródromo	Falta de iluminación en la calle de rodaje H e insuficientes señales de información	11/2000	IATA/Carta enviada al Presidente de ORSNA en Noviembre de 2000	Proporcionar iluminación en el borde de la calle de rodaje H y mejorar las señales de información	Argentina	TBD	U
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Argentina, BUENOS AIRES/Aeródromo de Ezeiza	No hay PAPI en la pista 17	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Instalar el sistema PAPI	Argentina	TBD	U
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Argentina, BUENOS AIRES/Ezeiza Aeródromo	Mala iluminación de plataforma	11/2000	IATA/Carta enviada al Presidente de ORSNA en Noviembre de 2000	Mejorar la iluminación en la plataforma	Argentina	TBD	U
Características de frenado de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Caps. 2, 3, 9)	Bolivia, SANTA CRUZ/Viru Viru	No hay medidas del coeficiente de fricción para información a los pilotos	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Medir periódicamente el coeficiente de la fricción de la pista y reportar las características de fricción para los pilotos	Bolivia	TBD	B
Franja de Pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Bolivi, LA PAZ/EI Alto	75 m de franja a cada lado del eje de la pista. Después de este ancho, el terreno natural es bien irregular con muchos bloques de roca	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Remover los trozos de roca y alargar la franja 150 m a cada lado del eje de la pista	Bolivia	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y Cap. 6)	Bolivia, SANTA CRUZ/Viru Viru	Las marcas del eje de la pista están descoloridas	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Repintar las marcas del eje de la pista	Bolivia	TBD	U
Características físicas de la calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Bolivia, LA PAZ/EI Alto	Sólo 3.5 m de márgenes de las calles de rodaje	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Alargar 7.5 m de ancho los márgenes de las calles de rodaje	Bolivia	TBD	B
Características de frenado de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Caps. 2, 3, 9)	Bolivia, LA PAZ/EI Alto	No hay medidas del coeficiente de fricción para información a los pilotos	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Medir periódicamente el coeficiente de la fricción de la pista y reportar las características de fricción para los pilotos	Bolivia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Bolivia, LA PAZ/EI Alto	El tiempo de respuesta del RFF es de tres minutos	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Mejorar el tiempo de respuesta del RFF a 2 minutos	Bolivia	TBD	B
Zonas de parada (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Bolivia, La Paz/EI Alto	No hay zona de parada en ambos extremos de pista	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Construir zonas de parada o reducir las distancias declaradas	Bolivia	TBD	B
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I Cap. 4 y Cap.6)	Bolivia, LA PAZ/EI Alto	Las torres de iglesias y edificios están sin sistema de iluminación para obstáculos	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Instalar sistema de iluminación en las torres de las iglesias y edificios	Bolivia	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Bolivia, LA PAZ/El Alto	No hay RESA en ambos extremos de la pista	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir RESA en ambos extremos de pista o reducir las distancias declaradas	Bolivia	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9737 Parte 8, Doc 9476, Doc 9157)	Brasil, SAO PAULO/Guarulhos	Plataforma congestionada para el tipo de aeronaves propuestas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Adecuar/gestionar la plataforma para acomodar el número de aeronaves	Brasil	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Brasil, RIO DE JANEIRO/Galeao, Antonio Carlos Jobim	No hay luces en el eje de la pista 15	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar luz en el eje de la pista 15	Brasil	TBD	B
Condiciones de la supervicie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Hay contaminación por caucho en los primeros 1000 m de la pista 06. La superficie de pista irregular retiene numerosos charcos después de la lluvia. El pavimento está en malas condiciones	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Adoptar e implementar un programa de mantenimiento para el aeropuerto	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Servicios RFF y plan de emergencia del aeropuerto deficiente	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Mejorar el servicio RFF y el plan de emergencia del aeropuerto	Colombia	TBD	A
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Una torre para antena con un anemómetro cerca del RVR (12 m altura) en la zona de toma de contacto en la pista 13L (pista norte)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Instalar una base frangible para la torre de la antena	Colombia	TBD	B
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Hay árboles en la zona de aproximación a la cabecera 13R (pista norte)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Se deberían de cortar los árboles	Colombia	TBD	U
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Presencia de aves principalmente debido a las semillas por la altura del césped en la zona de franja de pista	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Establecer un Comité Nacional para la reducción de aves y cortar el césped	Colombia		B
Zona de parada (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	No hay zona de parada pavimentada en la cabecera 31R (pista norte)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir la zona de parada	Colombia	TBD	B
Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Vallas inadecuadas e incursión en la pista (presencia de 4 perros)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir vallas adecuadas	Colombia	TBD	B
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeródromo Eldorado	Existencia de un canal profundo de 80-100 m., en forma de V, desde el umbral de la pista 30, potencialmente peligroso en caso de RTO	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic 1997	Desviar dicho canal	Colombia	TBD	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	No hay rutas de emergencia para vehículos RFF	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Construir rutas de emergencia para vehículos RFF	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Deficiente abastecimiento de agua	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Proporcionar suficiente abastecimiento de agua a la estación RFF	Colombia	TBD	A
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Presencia de aves principalmente debido a las semillas del césped en la zona de franja de pista	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Establecer un Comité Nacional para la reducción de aves y cortar el césped	Colombia	TBD	B
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	El RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 13L no es frangible (pista norte). Existe una base rígida de concreto (0.3 m de altura)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Instalar una estructura frangible para el RVR en la toma de contacto en la cabecera 13L	Colombia	Colombia	B
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	No existe área disponible para la zona de parada, franja y RESA en la cabecera 36	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Reducir las distancias declaradas	Colombia	TBD	A
Alcance visual en la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 & Tabla AOP)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Los RVRs en ambas cabeceras de pistas están fuera de servicio	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Arreglar los RVRs en ambas cabeceras de pista	Colombia	TBD	A
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	El RVR en la zona de toma de contacto de la cabecera 18 no es frangible. Existe una base rígida de concreto (0.6 m de altura)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Instalar una estructura frangible para el RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 18	Colombia	TBD	B
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Presencia de aves principalmente debido a las semillas del césped en la zona de franja de pista	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Establecer un Comité Nacional para la reducción del peligro aviario y cortar el césped	Colombia	TBD	B
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Franjas no niveladas cerca de la zona de toma de contacto de la cabecera 13R (pista Sur)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar la franja de pista cerca de la zona de toma de contacto de la cabecera 13R	Colombia	TBD	B
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Hay área disponible para RESA, pero no está nivelada (pista sur)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar el área de seguridad de extremo de pista (RESA)	Colombia	TBD	B
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	No existe RESA en la cabecera 13L (pista norte). El terreno natural presenta varias irregularidades.	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir RESA en la cabecera 13L (pista norte). Nivelar el terreno natural	Colombia	TBD	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	El RVR en zona de toma de contacto de la cabecera 13R no es frangible (pista sur). Existe una base rígida de concreto (0.6 m de altura)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Instalar una estructura frangible para el RVR en la zona de toma de contacto en la cabecera 13R	Colombia	TBD	B
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	Iluminación deficiente en las plataformas de pasajeros y carga	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Mejorar la iluminación de la plataforma como se indica en el para. 5.3.20 del Anexo 14, Volumen I	Colombia	TBD	B
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Hay árboles en la zona de aproximación a la cabecera 13R (pista sur)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Se deberían de cortar los árboles	Colombia	TBD	U
Radio ayudas (ANP, Tabla AOP)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Córdoba	No hay VOR/DME ni NDB	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Implantar las instalaciones	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, LETICIA/A. Aeródromo Vásquez Cobo	No hay instalaciones y servicios de reabastecimiento de agua para los servicios RFF. Nivel de protección por debajo de lo requerido por el transporte aéreo que utiliza el aeródromo	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Proporcionar suficientes instalaciones y servicios para el servicio RFF	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, CALI/Aeródromo Alfonso Bonilla	Insuficientes instalaciones y servicios de agua para los vehículos RFF	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Proporcionar suficientes instalaciones y servicios para el servicio RFF	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz	No hay rutas de emergencia para los vehículos RFF	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Construirlas	Colombia	TBD	B
Franja de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, CALI/Alfonso Bonilla Aragon	Maleza crecida y basura en la franja de la calle de rodaje	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Remover la maleza	Colombia	TBD	B
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Eldorado	Iluminación deficiente en el lado Sur del terminal internacional	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Mejorar la iluminación de la plataforma, de acuerdo a 5.3.20 del Anexo 14, Volumen I	Colombia	TBD	B
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Eldorado	No hay iluminación para el indicador de viento	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Proporcionar iluminación, de acuerdo a 5.1.1.5 del Anexo 14, Volumen I	Colombia	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Colombia, LETICIA/Aeródromo Alfredo Vasques Cobo	Iluminación deficiente en la plataforma	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Mejorar la iluminación de la plataforma como se indica en el para. 5.3.20 del Anexo 14, Volumen I	Colombia	TBD	B
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Colombia, CALI/Aeródromo Alfonso Bonilla Aragón	La plataforma nacional está deficientemente iluminada y la plataforma de carga no se encuentra iluminada	1999	IFALPA (Ref. EC 2/28)	Mejorar e implementar, respectivamente	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Plan de emergencia de aeropuerto deficiente	1999	IFALPA (ref. EC 2/28)	Capacitar personal RFF en aspectos paramédicos. Proporcionar servicios médicos en horarios nocturnos. Proporcionar mapas de aeropuerto a las dependencias de emergencia. Realizar prácticas periódicas del plan de emergencia de aeropuerto	Colombia	TBD	A
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Una torre para antena con un anemómetro cerca del RVR (12 m altura) en la zona de toma de contacto en la pista 13R (pista sur)	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Instalar una base frangible para la torre de la antena	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	La estación de bomberos en el aeropuerto no está bien ubicada	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Reubicar la estación de bomberos	Colombia	TBD	B
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Presencia de una elevación trapezoidal (con base de 15 m x 3 m y 0.6 m de alto) del terreno natural en la franja de pista en dirección a la zona de toma de contacto de la cabecera 36	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Remover la elevación natural del terreno	Colombia	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	Las luces PAPI en la pista 22 no están calibradas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Calibrar las luces PAPI en la pista 22	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	Las luces PAPI en la pista 04 son inservibles	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Reemplazar las luces PAPI en la pista 22	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	Las señales en la pista 04 necesitan ser repintadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Repintar las señales en la pista 04	Colombia	TBD	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	No hay luces en los indicadores de la dirección del viento	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Poner luces en los indicadores de la dirección del viento	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, CALI/Alfonso Bonilla Aragon	El PAPI de la pista 19 está fuera de servicio	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Reparar el PAPI de la pista 19	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, CALI/Alfonso Bonilla Aragon	El PAPI de la pista 01 está fuera de servicio	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Reparar las luces PAPI de la pista 19	Colombia	TBD	U
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	No tienen servicio médico ni de primeros auxilios	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar servicio médico y de primeros auxilios	Colombia	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SANTA FE DE BOGOTA/Eldorado	No hay radial en el círculo de chequeo del VOR	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Poner la radial en el círculo de chequeo del VOR	Colombia	TBD	U
Calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, BARRANQUILLA/Ernesto Cortissoz Airport	Maleza crecida y basura en la franja de la calle de rodaje	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Limpiar la franja de la calle de rodaje y remover la maleza	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	No disponen de bote de salvamento	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar bote de salvamento	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, RIO NEGRO/José María Cordova	No disponen de servicio médico por la noche	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar servicio médico por la noche	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, RIO NEGRO/José María Cordova	No existe una salida apropiada para los vehículos RFF	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar una salida apropiada para los vehículos RFF	Colombia	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, LETICIA/Alfredo Vásquez Cobo	No disponen de servicio médico ni ambulancia	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar servicio médico y ambulancia	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, CARTAGENA/Rafael Nuñez	Los vehículos de RFF están inadecuadamente equipados, así como las facilidades de agua	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Equipar los vehículos RFF y adecuar las facilidades de agua	Colombia	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTA FE DE BOGOTA/Eldorado	No hay servicio médico por las tardes, en la noche o durante los fines de semana	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar servicio médico por las tardes, en la noche o durante los fines de semana	Colombia	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Colombia, SANTA FE DE BOGOTA/Eldorado	No hay entrenamiento paramédico para los operadores de los vehículos de RFF	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar entrenamiento paramédico para los operadores de los vehículos de RFF	Colombia	TBD	A
Calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Presencia de basuray rocas en la calle de rodaje	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Limpiar la calle de rodaje y sacar las rocas	Colombia	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, CALI/Alfonso Bonilla Aragon	Las señales de pista y de la calle de rodaje necesitan ser repintadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Repintar las señales de pista y de la calle de rodaje	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	No hay luces en los indicadores de viento	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Poner luces en los indicadores de viento	Colombia	TBD	U
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, CALI/Alfonso Bonilla Aragón Aeropuerto	Pista 01 contaminada por caucho	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Remover el caucho depositado sobre la pista	Colombia	TBD	U
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Hay área disponible para RESA en la cabecera 18, pero no nivelada	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar RESA en la cabecera 18 o reducir las distancias declaradas	Colombia	TBD	B
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	90 m de ancho en la franja de pista en la dirección a la zona de toma de contacto de la cabecera 36	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Alargar la franja de la pista a la zona de toma de contacto de la cabecera 36	Colombia	TBD	B
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Hay área disponible para franja de pista en la cabecera 18, pero no nivelada	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar (construir) franja de pista en la cabecera 18	Colombia	TBD	B
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/Aeropuerto José María Cordoba	Hay contaminación por caucho en la pista 36	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Remover el depósito de caucho de la pista 36	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Las luces PAPI no están calibradas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Calibrar las luces PAPI	Colombia	TBD	U
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SANTAFE DE BOGOTA/Aeropuerto Eldorado	Pistas 12 y 30 contaminadas por caucho	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Remover el caucho depositado sobre la pista	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	El 40% de las luces del borde de la pista están faltando	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Poner luces en el borde de la pista	Colombia	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Las señales de la pista necesitan ser repintadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Hay que repintar las señales de la pista	Colombia	TBD	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, BARRANQUILLA/Aeropuerto Ernesto Cortissoz	50% de la pista 04 está contaminada por caucho	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Remover el exceso de caucho	Colombia	TBD	U
Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/José María Cordova	Zona de toma de contacto ondulada de la pista 36	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Eliminar el exceso de ondulación en la zona de toma de contacto de la pista 36	Colombia	TBD	A
Condiciones de la superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, RIO NEGRO/José María Cordova	La superficie de la plataforma está bastante contaminada	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Limpiar la superficie de la plataforma. Corregir la procedencia de la contaminación	Colombia	TBD	U
Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	La superficie de la pista está desnivelada con numerosos charcos que quedan después de la lluvia	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Hacer una evaluación funcional y estructural del pavimento y corregir la superficie del mismo	Colombia	TBD	U
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, LETICIA/Alfredo Vasquez Cobo	La franja de pista está bastante desnivelada con basura y maleza bien crecida	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Limpiar y nivelar la franja de la pista. Remover la maleza	Colombia	TBD	B
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Colombia, SAN ANDRES/Sesquicentenario	Maleza crecida y basura en la franja de pista	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Limpiar la franja de pista y remover la maleza	Colombia	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Colombia, SANTA FE DE BOGOTA/Eldorado	Las señales de la plataforma necesitan ser repintadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Repintar las señales de la plataforma	Colombia	TBD	U
Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Ecuador, QUITO/Mariscal Sucre	Pobre eficacia de frenado en pista	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Evaluar las causas de lo pobre de la eficacia de frenado en pista/Eliminar la causa	Ecuador	TBD	A
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Panamá/Tocumen	Sistema VASIS fuera de servicio	12/2000	IATA/e-mail enviado a la Oficina SAM el 7 de diciembre de 2000	Instalar el sistema PAPI	Panamá	TBD	U
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Panamá, PANAMÁ/Aeródromo Tocumen	Acción de frenado deficiente en la pista 03L/31L	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Investigar las causas y eliminarlas	Panamá	TBD	A
Condiciones de la superficie de la pista (Annex 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Pista bastante comprometida funcional y estructuralmente, con muchas fallas	Julio 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaria de la OACI	Conducir evaluación funcional y estructural. Corregir las fallas y rehabilitar el pavimento, tal como lo indica la evaluación estructural	Paraguay	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Características de frenado de superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Caps. 2, 3, 9)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	No existen características de frenado medidas y reportadas a los pilotos	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Periódicamente hay que medir el coeficiente de fricción de la pista y reportar las características de frenado a los pilotos	Paraguay	TBD	B
Margen de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	El ancho del margen de la pista es 4m	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Alargar el ancho del margen de la pista a 7.5 m	Paraguay	TBD	B
Franjas de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Franjas de pista desniveladas y angostas	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar y alargar las franjas de pista a 150 m de ancho a cada lado del eje de pista	Paraguay	TBD	B
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Zanja abierta a (0.5 m de ancho & 0.75 m de profundidad) y cajas de concreto para cables abiertas cerca de la cabecera 20	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Cerrar la zanja y recubrir las cajas de los cables	Paraguay	TBD	U
Servicio de salvamento y de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	El acceso que está cerca de la estación de bomberos para la pista no es adecuado (no es recto)	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir un acceso directo a la pista cerca de la estación de bomberos	Paraguay	TBD	B
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	El pavimento de la pista principal está en proceso de deterioro	1997	Detectado durante la misión realizada por la Secretaría de la OACI	Recapear la pista	Paraguay	TBD	U
Torre de control (Doc 9184, Parte 1)	Paraguay, Aerodrómo de Asunción/Silvio Pettirossi	Existen 4 columnas de concreto dentro de la torre de control, la que impide la visibilidad de los controladores	Setiembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Construir una oficina para control un piso más arriba del edificio, si es que la construcción lo resiste	Paraguay	TBD	B
Servicio de salvamento de extinción de incendios (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	Hay una puerta en el área de parqueo donde están los carros de bomberos	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Hacer que los carros de bomberos estén listos para salir, sin ninguna puerta u obstáculo que se lo impida	Perú	TBD	U
Ayudas visual (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	Las señales del eje de pista están descoloridas	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Repintar las señales del eje de pista	Perú	TBD	A
Obstáculos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 4)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	Pedazos de roca, zanjias abiertas para la instalación de cables y cajas de concreto en la zona de parada de la cabecera 33	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Sacar los pedazos de rocas, cerrar las zanjias y remover las cajas de concreto	Perú	TBD	U
Area de seguridad de extremo de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	No hay RESA. Suelo desnivelado	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar el suelo y preparar RESA	Perú	TBD	B
Resistencia de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 2)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	Hay dos valores de PCN reportados para la plataforma in el AIP-Perú (página AGA 2-4-3 y AGA 2-4-2)	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Actualizar el PCN reportado para la plataforma	Perú	TBD	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Franja de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Perú, LIMA-CALLAO/Jorge Chávez Intl.	No hay franja de pista después de la zona de parada en ambos extremos de la pista	Noviembre 2001	Detectado durante la misión conducida por la Secretaría de la OACI	Nivelar el suelo y preparar la franja de pista después de la zona de parada en ambos extremos	Perú	TBD	B
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Uruguay, MONTEVIDEO/Aeródromo Carrasco	No hay PAPI en la pista 24	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Instalar PAPI en la cabecera 24	Uruguay	TBD	U
Características físicas y de superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9476, Doc 9157 - Parte 2)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	La superficie de la plataforma está bastante irregular	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Evaluar las causas de la irregularidad y arreglarlas	Venezuela	TBD	B
Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Venezuela, VALENCIA, Aeropuerto de Valencia	Vallas abiertas y/o dañadas a lo largo del perímetro del aeropuerto	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Corregir las áreas donde faltan vallas donde están dañadas	Venezuela	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Venezuela, CARACAS/Aerodrómo de Maiquetía	El personal de RFF no ha recibido ningún entrenamiento en el manejo de material peligroso	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Proporcionar entrenamiento al personal de RFF en el manejo de material peligroso	Venezuela	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. de Barcelona	El personal de RFF no ha recibido ningún entrenamiento en el manejo de material peligroso	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Proporcionar entrenamiento al personal de RFF en el manejo de material peligroso	Venezuela	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. de Barcelona	Actualmente no hay ningún plan de emergencia disponible	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Desarrollar un plan de emergencia y divulgarlo entre la comunidad aeronáutica	Venezuela	TBD	U
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap. 9)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	El personal de RFF no ha recibido ningún entrenamiento en el manejo de material peligroso	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Proporcionar entrenamiento al personal de RFF en el manejo de material peligroso	Venezuela	TBD	A
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.5)	Venezuela, CARACAS/Aerodrómo de Maiquetía	Se observó la presencia de aves y perros salvajes en el perímetro del aeropuerto	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Crear un Comité Nacional de Peligro Aviario y establecer un programa para animales salvajes	Venezuela	TBD	A
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.5)	Venezuela, VALENCIA, Aeropuerto de Valencia	Se observó la presencia de aves en el perímetro del aeropuerto	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaría Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Crear un Comité Nacional de Peligro Aviario y establecer un programa para animales salvajes	Venezuela	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Peligro Aviario (Anexo 14, Vol. I, Cap.9.5)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	Se observó la presencia de aves en el perímetro del aeropuerto	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Crear un Comité Nacional de Peligro Aviario y establecer un programa para animales salvajes	Venezuela	TBD	A
Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. de Barcelona	Vallas abiertas y/o dañadas a lo largo del perímetro del aeropuerto	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Corregir las áreas donde faltan vallas o donde están dañadas	Venezuela	TBD	A
Características físicas y de superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3, 9, Doc 9476, Doc 9157 - Parte 2)	Venezuela, BARCELONA/Aeropuerto Intl de Barcelona	Plataforma inadecuada para el número de aeronaves	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Adecuar/gerenciar la plataforma para acomodar el número de aeronaves	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, VALENCIA/Aeropuerto Intl de Valencia	Los parqueos no tienen líneas de seguridad en la plataforma	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Pintar las líneas de seguridad en la plataforma	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	No hay VASIS o PAPI en la pista 27	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Instalar PAPI en la pista 27	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	Señales débiles en la pista y calle de rodaje	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Mejorar las señales en la pista y calle de rodaje	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5)	Venezuela, MAIQUETIA/Simón Bolívar	Calle de rodaje paralela poco iluminada	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Proporcionar mejor iluminación a la calles de rodaje paralela	Venezuela	TBD	A
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9)	Venezuela, BARCELONA/Aeropuerto Intl. de Barcelona	Unidades RFF inadecuadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Adecuar las unidades RFF	Venezuela	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9)	Venezuela, MARACAIBO/La Chinita	Unidades RFF inadecuadas	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Adecuar las unidades RFF	Venezuela	TBD	B
Servicio de salvamento y de extinción de incendios y planes de emergencia en aeropuertos (Anexo 14, Vol. I, Cap.9)	Venezuela, VALENCIA/Valencia Intl. Airport	Equipo de incendio inadecuado	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Poner equipo de incendio inadecuado	Venezuela	TBD	B
Condiciones de la superficie de pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, MARACAIBO/La Chinita	La pista 09 requiere "grooving" en los primeros 1000 m	Mayo-02	IFALPA Anexo 19 Parte 3 19-3-SAM-1	Corregir el problema, evaluando diferentes alternativas	Venezuela	TBD	B
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, MARGARITA/Aeródromo del Caribe	Superficie resbalosa en los primeros 1000 m de la pista 09	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Mejorar la superficie de la pista con "grooving"	Venezuela	TBD	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Depósitos acentuados de caucho en la pista 02/27	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Sacar los depósitos de caucho	Venezuela	TBD	U
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Las condiciones generales de la pista 08/26 son muy malas. Hay todos los tipos de grietas, ahuellamiento, huecos. Vegetación crecida. Pista muy rugosa	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Reconstruir inmediatamente la pista 08/26	Venezuela	TBD	U
Condiciones de la superficie de calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Grietas y vegetación crecida en las calles de rodaje. No hay mantenimiento de pavimento. Presencia de FOD (pérdida de agregados)	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Reconstruir las calles de rodaje	Venezuela	TBD	U
Condiciones de la superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Grietas en la plataforma, huecos, ahueyamiento, vegetación crecida y desagregación	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Empezar inmediatamente la planificación para la rehabilitación de la plataforma	Venezuela	TBD	B
Condiciones de la superficie de la plataforma (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. Barcelona	Losas despostilladas, grietas de esquina y casi la mayoría de las juntas de la pista 33 tienen deficiencia en el sellado	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Reparar las losas	Venezuela	TBD	B
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, VALENCIA, Aeropuerto Intl. de Valencia	Superficie en la pista con asfalto deteriorado prematuramente debido a las marcas de pintura	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Sacar las señales de pintura. Reparar el área dañada. Repintar las marcas con emulsión de pintura a base de agua	Venezuela	TBD	B
Condiciones de la superficie de la calle de rodaje (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	El pavimento de la calle de rodaje paralelo presenta grietas que no están selladas, y con vegetación crecida	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Hacer mantenimiento de la calle de rodaje paralela	Venezuela	TBD	B
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	No hay manga indicadores de la dirección del viento ubicados en la pista 27	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Instalar un indicador de la dirección del viento en la pista 27	Venezuela	TBD	U
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo Maiquetía	El PAPI en la pista 09 no es confiable	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Verificar	Venezuela	TBD	U
Vallas (Anexo 14, Vol. I, Cap. 8.4)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Vallas dañadas cerca de la pista 26 y en dirección al tercio medio de la pista 09L/27L	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Corregir las áreas donde están dañadas las vallas	Venezuela	TBD	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AGA EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Condiciones de la superficie de la pista (Anexo 14, Vol. I, Cap. 3)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo Maiquetía	La pista principal muestra irregularidades debido al deterioro del pavimento	1996	Detectado durante la misión realizada por la Secretaría de la OACI	Recapear la pista	Venezuela	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	No hay indicadores de la dirección del viento ubicadas cerca de la pista 27L o 26	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Instalar indicadores de la dirección del viento en las pistas 27L y 26	Venezuela	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, CARACAS/Aeródromo de Maiquetía	Los parqueos no tienen líneas de seguridad en la plataforma	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Pintar las líneas de seguridad en la plataforma	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, BARCELONA, Aeropuerto Intl. de Barcelona	Los parqueos no tienen líneas de seguridad en la plataforma	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Pintar las líneas de seguridad en la plataforma	Venezuela	Venezuela	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, VALENCIA/Aeropuerto Intl de Valencia	No hay indicadores de la dirección del viento ubicadas cerca de la pista 28	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Instalar indicadores de la dirección del viento en la pista 28	Venezuela	TBD	U
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARACAIBO/Aeródromo La Chinita	El ILS no está operativo, no se cuenta con baliza exterior de ILS	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Activar e implantar las instalaciones	Venezuela	TBD	A
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	Las señales del umbral y designación de la pista están descoloridas	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Repintar las señales del umbral y designación de la pista	Venezuela	TBD	U
Ayudas visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARGARITA, Aeropuerto Intl. de Margarita	Los parqueos no tienen líneas de seguridad en la plataforma	2001*	Informe de la IATA sobre la Tasa Aeroportuaria Operacional de Venezuela, Marzo 05-08, 2001*	Pintar las líneas de seguridad en la plataforma	Venezuela	TBD	A
Ayudas Visuales (Anexo 14, Vol. I, Cap. 5 y ANP, Tabla AOP)	Venezuela, MARACAIBO/Aeródromo La Chinita	No hay PAPI en la pista 20	1996	Reunión IFALPA CAR/SAM, 98REG049, Buenos Aires, 9/10 Dic. 1997	Instalar PAPI en la pista 20	Venezuela	TBD	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Bolivia	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Brasil	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Paraguay	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Perú	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Suriname	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estados indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 5.	Venezuela	Falta de publicación de la AIP reestructurada.	24/4/96	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de generar y emitir la nueva AIP reestructurada.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, Paras. 4.2.8 y 4.3.4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Colombia	Falta de una eficaz aplicación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, Paras. 4.2.8 y 4.3.4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Ecuador	Falta de una eficaz aplicación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, Paras. 4.2.8 y 4.3.4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Guyana	Falta de una eficaz aplicación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, Paras. 4.2.8 y 4.3.4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Suriname	Falta de una eficaz aplicación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15 de OACI, Capítulo 6, Paras. 4.2.8 y 4.3.4; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Venezuela	Falta de una eficaz aplicación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de una eficaz aplicación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Bolivia	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Colombia	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Guyana	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Panamá	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Paraguay	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Perú	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Suriname	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15 de OACI, Para. 3.4.4; Anexo 4, Para. 2.17; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II	Venezuela	Falta de implantación del Sistema WGS-84.	01/01/98	Subgrupo AIS del GREPECAS. Encuesta a los Estados.	Necesidad de implantar el Sistema Geodésico WGS-84.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Argentina	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Chile	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Colombia	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Ecuador	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Guyana	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Perú	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Suriname	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 3, Paras. 3.1.5 y 3.1.6; Capítulo 5, Para. 5.1.1.1. Y 5.1.1.3. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 4.	Venezuela	Distribución oportuna de la información por NOTAM.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de distribución oportuna de la información a través de NOTAM. La falta de oportuna promulgación de información aeronáutica por NOTAM puede afectar directamente la seguridad y regularidad de los vuelos.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Argentina	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Bolivia	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Guyana	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Paraguay	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Perú	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Suriname	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Para. 4.2.9; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 3.2.	Venezuela	Falta de actualización regular y efectiva del Documento AIP.	25/04/96	GREPECAS. Subgrupo AIS/MAP.	Necesidad de tener actualizada la información aeronáutica contenida en el Documento AIP.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Colombia	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Ecuador	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Guyana	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 4, Paras. 4.2.8 y 4.3.4. Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Venezuela	Falta de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de cumplimiento efectivo de los requisitos del Sistema AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Argentina	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Bolivia	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Chile	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Colombia	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Guyana	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Panamá	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Paraguay	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Perú	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Suriname	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Uruguay	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 15, Capítulo 8; Doc 8733 ANP, Parte VI, Para. 9.4.	Venezuela	Información previa al vuelo (provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación en la provisión de boletines previos al vuelo en todos los aeródromos designados.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Bolivia	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Colombia	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Guyana	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Panamá	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Paraguay	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Perú	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Suriname	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 15, Para. 3.6.4; Anexo 4, Para. 2.18; Anexo 11, Capítulo 2; Anexo 14, Capítulo 2, Vol. I y II.	Venezuela	Falta de implementación del Sistema Geodético WGS-84.	01/01/98	Subgrupo del GREPECAS AIS/MAP. Encuestas a los Estados.	Necesidad de implantar un Sistema Geodésico WGS-84. La falta de implantación total del Sistema WGS-84 por los Estados está afectando directamente la efectiva implantación de los Sistemas GNSS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Bolivia	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Chile	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Colombia	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Ecuador	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Panamá	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4 de OACI, Capítulo 16, Apéndice 5; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8.	Paraguay	La producción de cartas aeronáuticas mundiales no cumple con el índice de estructuración de páginas establecido por OACI para esta serie de cartas.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos establecidos.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4 de OACI, Para 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Argentina	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Bolivia	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Chile	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Colombia	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Ecuador	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Guyana	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Panamá	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Paraguay	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Peru	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Suriname	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4 de OACI, Para. 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Uruguay	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4 de OACI, Para 2.17; Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 11.	Venezuela	Producción de cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos del Sistema WGS-84.	01/01/98	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Notar que Argentina, Chile y Uruguay han cumplido parcialmente. Falta las cartas VFR a escalas 1:1,000,000 y 1:500,000.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con los requisitos.	Estado indicado	más corto plazo	A
Anexo 4, Capítulo 11.	Argentina	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Bolivia	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Brasil	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Chile	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Colombia	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Guyana	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Panamá	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4, Capítulo 11.	Paraguay	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Perú	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Uruguay	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 11.	Venezuela	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en relación a la producción de cartas de aproximación por instrumentos.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 13.	Chile	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 13.	Perú	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 13.	Venezuela	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Aeródromo/Helipuerto de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una efectiva producción de esta serie de cartas aeronáuticas.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 3.	Bolivia	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	01/2000	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4, Capítulo 3.	Panamá	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 3.	Perú	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 3.	Uruguay	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 3.	Venezuela	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de una producción efectiva de las cartas aeronáuticas de esta serie de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	01/2000	A
Anexo 4, Capítulo 7.	Bolivia	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Brasil	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Chile	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4, Capítulo 7.	Guyana Francesa	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Guyana	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Paraguay	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Perú	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulo 7.	Venezuela	Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de Cartas de Navegación en Ruta de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Efectiva aplicación de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción de las Cartas en Ruta de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulos 16 y 17.	Argentina	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI. Se utiliza IPGH.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulos 16 y 17.	Brasil	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI. Se utiliza IPGH.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulos 16 y 17.	Chile	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI. Se utiliza IPGH.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Anexo 4, Capítulos 16 y 17.	Ecuador	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI. Se utiliza IPGH.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Anexo 4, Capítulos 16 y 17.	Panamá	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o VFR, a escala 1:500,000, sin especificaciones de la OACI. Se utiliza IPGH.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir cartas aeronáuticas de acuerdo con las especificaciones de la OACI.	Estado indicado	más corto plazo	B
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Argentina	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Bolivia	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Colombia	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Paraguay	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Perú	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 10, Para. 10.4	Uruguay	No se utiliza el inglés para textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de utilizar el inglés para los textos en lenguaje claro de las publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Argentina	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Bolivia	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Colombia	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Guyana	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Paraguay	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Perú	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Suriname	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 2, Para. 2.3.	Venezuela	Falta de alta prioridad para la impresión de publicaciones AIS.	18/09/96	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de dar mayor prioridad a la impresión de publicaciones AIS.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Ecuador	Falta de implantación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantar los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Guyana	Falta de implantación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantar los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Suriname	Falta de implantación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantar los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Ecuador	Falta de implementación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Guyana	Falta de implementación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 8, Para. 8.2.	Suriname	Falta de implementación del Sistema AIRAC.	01/11/94	Records y archivos de la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS.	Necesidad de implantación de los requisitos AIRAC.	Estado indicado	más corto plazo	U
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 9, Paras. 9.2 y 9.3.	Panamá	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 9, Paras. 9.2 y 9.3.	Perú	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 9, Paras. 9.2 y 9.3.	Suriname	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 9, Paras. 9.2 y 9.3.	Uruguay	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Capítulo 9, Paras. 9.2 y 9.3.	Venezuela	Información previa al vuelo (implantación de las unidades de aeródromo AIS requeridas).	18/09/96	Registros y archivos de la Oficina Regional SAM.	Necesidad de una eficaz implantación de las unidades de aeródromo AIS.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Bolivia	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Colombia	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Guyana	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Paraguay	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Peru	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Suriname	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Uruguay	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1 al 11.3.	Venezuela	No se produce las cartas aeronáuticas mundiales de la OACI y/o la carta VFR, a escala 1:500,000 de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Perú, Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	No se produce el Plano de Terreno para las Aproximaciones de Precisión de la OACI.	18/09/96	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir esta serie de cartas aeronáuticas.	Perú	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Argentina	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Bolivia	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Brasil	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Chile	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Colombia	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Ecuador	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Guyana Francesa	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI.	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA AIS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Guyana	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Panamá	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Paraguay	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Perú	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Suriname	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Uruguay	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A
Doc. 8733 ANP, Parte VI, Paras. 11.1, 11.5.	Venezuela	No se produce el Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo C de la OACI	06/01/94	Registros y archivos en la Oficina Regional SAM. Informes del GREPECAS y del SG/AIS.	Necesidad de producir las cartas aeronáuticas de esta serie.	Estado indicado	más corto plazo	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Argentina	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	El personal de atención de tráfico aéreo está tomando cursos de inglés implantados por la administración. Los cursos de capacitación son dictados en inglés, el nivel de comprensión y conversación ha mejorado	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Bolivia	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Por comunicación No. DGAC-0-1-176 de fecha 4 de febrero 2002, la administración Boliviana informó a la Oficina SAM que se tomaron las siguientes acciones correctivas: a) curso sobre procedimientos ATS, fraseología en inglés a cargo de instructores de la FAA de EE.UU (dic 2001/feb 2002); b) a partir del 2002 se estableció como requisito indispensable para postulantes a CTA, conocimiento del idioma inglés con presentación de certificado y exámenes; c) durante el 2001 se desarrollaron cursos de actualización de conocimientos para los CTA	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Brasil	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Brasil ha tomado las siguientes medidas para cumplir con este requisito: 1) Publicación de un nuevo capítulo de fraseología en el documento Brasileiro de Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, basado en el Doc 4444 y en el Manual de la OACI de Radiotelefonía (Doc 9432). 2) Se está implantando a través de un curso de fraseología en inglés, un programa de mejoramiento de calidad para fraseología aeronáutica en controladores de tránsito aéreo. 3) Las prácticas en simulador se están llevando a cabo para resolver esta deficiencia (Comité ATM/1, Julio 2001)	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Chile	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Mediante Nota de fecha 07 de mayo de 2002 la Dirección General de Aeronáutica de Chile informó que ha establecido un Programa de Mejoramiento del Idioma Inglés para los controladores de tránsito aéreo. En una primera etapa, el programa abarcará a 98 ATC de las Dependencias de ATS de mayor importancia y que manejan cotidianamente el Idioma. La segunda etapa, año 2003, cubrirá el resto de las dependencias ATS.	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2003	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Colombia	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Durante la misión L-0111 por el Oficial SAM ATM/SAR mediante Medida Sugerida ATM/9 se indicó sobre la necesidad de mantener un programa regular de entrenamiento de fraseología aeronáutica y conversación en inglés (Misión L-0111, Abril 2001).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Ecuador	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Durante la misión L-0169 por el Oficial SAM ATM/SAR mediante Medida Sugerida ATM/7 se indicó sobre la necesidad de mantener un programa regular de entrenamiento de fraseología aeronáutica y conversación en inglés (Misión L-0169, Noviembre 2001).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Guyana Francesa	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Existe un Programa Nacional en el lugar que consiste de lo siguiente: 1) Definir el promedio mínimo de nivel profesional de inglés, 2) Evaluar el nivel de cada controlador ATC, y luego 3) Definir un programa de Idioma Inglés en tres áreas: a) Fraseología, b) Inglés Aeronáutico, c) Inglés general (25a. Reunión E/CAR IWG/Mayo 2001).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Panama	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Durante la misión L-0169 por el Oficial SAM ATM/SAR se indicó sobre la necesidad de mantener un programa regular de entrenamiento de fraseología aeronáutica y conversación en inglés (Misión L-0169, Noviembre 2001).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Paraguay	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Durante la misión L-0112 por el Oficial SAM ATM/SAR mediante Medida Sugerida ATM/10 se indicó sobre la necesidad de mantener un programa regular de entrenamiento de fraseología aeronáutica y conversación en inglés (Misión L-0112, Septiembre 2001).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Peru	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	La administración peruana ha establecido un programa para todo el personal ATC, alcanzando una importante mejora a este respecto. Este programa de entrenamiento continuará hasta que todo el personal ATC alcance el conocimiento profesional requerido en inglés (inglés avanzado).	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2000	U
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Uruguay	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	Por comunicación No 025/02 de fecha 20 marzo 2002, la administración Uruguay informó a la Oficina SAM que estudia la posibilidad de reiniciar los cursos de perfeccionamiento del idioma inglés para controladores, proyectándose efectuar talleres de fraseología aeronáutica para controladores con requisitos bilingües en español e inglés.	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2002	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Competencia en el uso del idioma inglés en los Servicios de Tránsito Aéreo , CAR/SAM/3, Rec. 5/35.	Venezuela	Hay una deficiencia general en el dominio del idioma inglés entre el personal ATC. Esta deficiencia es un factor relevante en los incidentes ATS.	Oct/1995	El programa de entrenamiento del idioma inglés ha sido implantado desde 1996 y continúa. Varios controladores de tránsito aéreo han sido enviados a Miami para tomar cursos de radar e inglés. El porcentaje de personal entrenado es de 84%. Se espera tener más cursos durante el año 2002 (ATMC/1, Julio 2001)	Se requiere de medidas inmediatas y permanentes para superar esta deficiencia	Estado indicado	2002	U
Suministro de servicio de control de tránsito aéreo, CAR/SAM/3, Rec. 5/33	Guyana		NA	La Oficina Regional SAM, a través de un Proyecto de Cooperación Técnica asistió a Guyana en la implantación. Se implantó el ACC Georgetown el 21 de marzo de 2002.	Finalizada	DGAC Guyana	21 Mar 2002	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Argentina	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Bolivia	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA, teniéndose programados similares cursos durante el 2002; y d) se emitieron recomendaciones a las dependencias ATC sobre uso de fraseología aeronáutica y estrecha supervisión por parte de los encargados.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Uso de la fraseología Aeronáutica	Brasil	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA. Brasil está implantando a través de un curso de fraseología en inglés, un programa de mejoramiento de la calidad para la fraseología aeronáutica de los controladores de tránsito aéreo. Asimismo, las prácticas en simuladores de ATC están llevándose a cabo para resolver esta deficiencia (Comité ATM/1, Julio 2001).	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Chile	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Colombia	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Ecuador	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Guayana Francesa	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica (inglés y francés) ha sido revisada por un Grupo de Trabajo en Francia. El resultado es la publicación de una nueva fraseología oficial (inglesa y francesa); esta fraseología ha sido distribuida a cada ATC, quien ha recibido entrenamiento complementario (25a. E/CAR IWG/Mayo 2001).	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Guyana	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	Estado indicado	Continuo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA ATM EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Uso de la fraseología Aeronáutica	Panama	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Paraguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Peru	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Suriname	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Uruguay	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U
Uso de la fraseología Aeronáutica	Venezuela	En general, el uso de la fraseología aeronáutica en español e inglés está por debajo de los niveles requeridos y son un factor relevante en los incidentes ATS	Sep/2000	La fraseología aeronáutica deberá ser ampliamente difundida para que pueda ser estudiada, aprendida y bien aplicada por los CTA.	Se requiere un continuo entrenamiento y supervisión en el uso de la fraseología aeronáutica	DGAC del Estado indicado	Continuo	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Circuito AFTN Brasil (M) - Paramaribo (T)	Brasil/Suriname	Este circuito no ha sido implantado y los requisitos de comunicaciones impresas están siendo cumplidos utilizando el circuito AFTN Brasil/Paramaribo	08/1989	Reunión Oficiosa ATS/COM SAM 35/89	Este circuito será implantado una vez que se implante la REDDIG	Brasil, Suriname, Proyecto RLA/98/019	Nov. 2001	B
Circuitos AFTN Buenos Aires (M) - Johannesburgo (M)	Argentina	Este circuito no está implantado aún	05/1989	Reunión RAN CAR/SAM/2	Se ha intentado diversos enfoques para implantar este circuito. Los Estados involucrados han coordinado soluciones que aún no se han implantado y que incluyen el establecimiento de un circuito digital punto a punto arrendado o incluido como parte de las redes REDDIG o CAFSAT/REDDIG	Argentina y Sudáfrica	A determinar	A
Circuitos AFTN Cayenne (T) - Brasil (M)	Brasil/Guayana Francesa (Francia)	Este canal AFTN se implantó como parte de un circuito oral más datos y actualmente presenta una disponibilidad operacional baja	19/07/01	La deficiencia fue presentada por Francia durante la reunión ATM/CNS/SG/1 y apoyada por Brasil	Los problemas actuales se resolverán con la implantación de REDDIG. Sin embargo, mientras se implanta REDDIG, Brasil ha propuesto un circuito frame relay que use sistema de señalización E&M para el canal oral	DGACs Brasil y Francia	2002	U
Plan AFTN. Tabla CNS 1A. Centro COM AFTN Asunción	Paraguay	El actual sistema automático es muy antiguo y tiene problemas de abastecimiento de repuestos, lo cual afecta la disponibilidad del servicio	11/2000	Reunión COM/SG/9. Información proporcionada por Paraguay	Se está llevando a cabo estudios para la implantación del AMHS con un punto de entrada/salida AFTN/AMHS	Paraguay	2003	A
Plan circuitos orales ATS. Tabla CNS 1C. ACC Georgetown/ACC Manaus	Brasil/Guyana	Este circuito aún no está implantado. Su implantación fue planificada como un circuito oral directo	08/1989	Reunión Oficiosa ATS/COM SAM 35/89	Este circuito será implantado una vez implantada la REDDIG.	DGACs de la Región SAM y Proyecto RLA/98/019	2003	A
Plan de circuitos orales ATS. Tabla CNS 1C. ACC Belem/ACC Paramaribo	Brasil/Suriname	Este circuito no está implantado. Su implantación se planificó como parte de la red conmutada oral ATS	08/1989	Reunión Oficiosa ATS/COM SAM 35/89	Este circuito será implantado una vez que se implante la REDDIG.	DGACs de la Región SAM y Proyecto RLA/98/019	2003	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Plan de circuitos orales ATS. Tabla CNS 1C. ACC Ezeiza/ACC Johannesburgo	Argentina	Este circuito aún no está implantado. Su implantación se planificó como parte de la red conmutada oral ATS, utilizando el conmutador oral ATS de Ezeiza a fin de satisfacer los requisitos con los ACCs de Ezeiza, Johannesburgo, Montevideo y Brasilia	05/1989	Reunión RAN CAR/SAM/2	Se ha intentado varios enfoques para implantar este circuito. Los Estados involucrados han coordinado soluciones que aún no han sido implantadas, las cuales incluyen el establecimiento de un circuito digital punto a punto arrendado o incluido como parte de las redes REDDIG o CAFSAT/REDDIG	DGACs correspondientes	A determinar	A
Plan de circuitos orales ATS. Tabla NCNS 1C. ACC Panama/APP San Andrés	Colombia/Panamá	Circuito oral directo ATS no implantado. Actualmente, el medio de comunicación es la red conmutada oral ATS y adolece del alto nivel de ocupación del terminal oral de San Andrés	19/1993	GREPECAS/4	Ambos Estados acordaron establecer un acuerdo bilateral para implantar un estación VSAT de la red Colombiana en Panamá, resolviéndose así la deficiencia	DGACs correspondientes	A determinar	U
Plan de circuitos orales ATS. Tabla CNS 1C. ACC Piarco/ACC Maiquetia	Trinidad & Tobago, Venezuela	La confiabilidad es de 80%	03/1998	Oficinas Regionales de la OACI	La falta de confiabilidad de este circuito quedará solucionada una vez que la REDDIG esté implantada e interconectada con la red E/CAR	DGACs correspondientes y Proyecto RLA/98/019	A determinar	B
Plan de circuitos orales ATS. Tabla CNS 1C. Rochambeau ACC/Belem ACC	Brasil/Guayana Francesa (Francia)	Este canal oral se implantó como parte de un circuito de voz más datos enlazando a Rochambeau y Brasilia. El circuito oral ATS Rochambeau ACC/Belem ACC es un circuito conmutado que usa servicios de conmutación del conmutador oral de Brasilia. Actualmente, el servicio de comunicaciones orales es deficiente debido a problemas en Brasilia relacionados con el equipo TOUAMA MUX	19/7/01	La deficiencia fue presentada por Francia durante la reunión ATM/CNS/SG/1 y apoyada por Brasil	Los problemas actuales se resolverán con la implantación de REDDIG. Sin embargo, mientras se implanta REDDIG, Brasil ha propuesto un circuito frame relay que use el sistema de señalización E&M para el canal oral.	DGACs de Brasil y Francia	2003	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de cobertura de comunicaciones HF en la FIR Brasilia, sector oceánico	Brasil	Se han identificado deficiencias en las comunicaciones HF en la parte oceánica de la FIR Brasilia	09/1994	Conclusión 4/10 del GREPECAS. Informe de IATA	Una vez que se implante la FIR Atlántico, se incluirá la parte oceánica de la FIR Brasilia como parte de la FIR Oceánica. Brasil está mejorando el equipo HF para Recife, desde donde se brindará los servicios ATS de la FIR Atlántico.	CAA de Brasil	2003	U
Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de cobertura de comunicaciones HF en la FIR Ezeiza, sector oceánico	Argentina	Se han identificado deficiencias en comunicaciones HF en la parte oceánica de la FIR Ezeiza.	09/1994	GREPECAS/4. Informe de IATA.	Se debe mejorar el actual sistema HF para solucionar la falta de cobertura	CAA de Argentina	A determinar	U
Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de cobertura de comunicaciones VHF en las FIRs de Manaus, Porto Velho y Recife	Brasil	Debido a la falta de cobertura VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cruzan las FIRs de Manaus, Porto Velho y Recife, aún no se brinda ATS al nivel requerido	09/1994	Conclusión 4/10 del GREPECAS. Informe de IATA	Brasil está adquiriendo equipo VHF para la implantación de estaciones remotas adicionales, con el fin de eliminar las brechas en las comunicaciones VHF	CAA de Brasil	2002	U
Plan del Servicio Móvil Aeronáutico. Tabla CNS 1A. Falta de comunicaciones VHF en la FIR Maiquetia	Venezuela	Debido a la falta de cobertura VHF en algunos tramos de las rutas ATS que cruzan la FIR de Maiquetia, aún no se brinda ATS al nivel requerido	05/2001	Reunión AP/ATM/2	Venezuela ha implantado dos estaciones remotas VHF adicionales ubicadas en Santa Elena de Uairen y San Carlos de Rio Negro, con las cuales planea brindar cobertura VHF para la parte sur de la FIR Maiquetia, donde están la mayoría de las brechas en las comunicaciones VHF	CAA de Venezuela	2001	U
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3.	Brasil, Corumbá	Este VOR/DME no está implantado	05/1989	Este VOR daría apoyo a la navegación aérea en las rutas UA300 y UA304. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	Implantación proyectada para 1999	Brasil	2004	A
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR	Paraguay, Mariscal Estigarribia	Este VOR no está implantado	05/1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a las rutas aéreas UA320 y UA321	Los planes de Paraguay serían presentados a la reunión del GREPECAS	Paraguay	A determinar	A
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR	Venezuela, Kavanayen	Este VOR no está implantado	05/1989	Se recomendó esta instalación para la navegación en ruta, para dar apoyo a las rutas G678 y A300. Existe una estación NDB operando en el punto significativo.	Venezuela presentará una propuesta de enmienda para eliminar este VOR	Venezuela		B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. VOR/DME	Brasil, Ilheus	Este VOR/DME no está implantado	05/1989	Esta instalación, recomendada para la navegación en ruta, daría apoyo a la ruta aérea UA314. Actualmente, hay un NDB operando en el punto significativo	La implantación estuvo proyectada para el año 2000	Brasil	A determinar	B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Argentina, Río Grande	Este DME no está implantado	05/1989	Se recomendó asociar esta instalación a un VOR para la navegación en ruta y terminal, para dar apoyo a varias rutas aéreas. La estación VOR está operando en el punto significativo	Argentina informará acerca de sus planes para la implantación de este DME	Argentina	A determinar	B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Paraguay ASUNCION/S. Pettirossi	Este DME no está implantado	05/1989	Este DME está asociado con el ILS para operaciones de aproximación y aterrizaje. Se utiliza NDBs como balizas	Los planes de Paraguay para la implantación de este DME deberán ser presentados a la reunión GREPECAS	Paraguay	A determinar	A
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. DME	Perú, San Juan	Este DME no está implantado	05/1989	Este DME, recomendado para la navegación en ruta para dar apoyo a las rutas aéreas G679 y UV1, debería estar asociado con el VOR de San Juan actualmente en operación	La implantación de la estación está proyectada para 2000	OACI, Perú	2000	A
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. ILS CAT II	Peru LIMA-CALLAO/Jorge Chavez	El actual sistema ILS cumple con la performance de CAT I	05/1989	De acuerdo con el Plan, el ILS requiere una calidad de señal de Categoría II	Perú ha indicado que se presentará una propuesta de enmienda para cambiar el actual requisito del Plan a CAT I. Sin embargo, la categoría operacional del aeropuerto a ser recomendada por la reunión RAN CAR/SAM/3 y otros requisitos operacionales definirían la categoría del ILS, la cual debería fijarse para establecer los planes de implantación	Perú	Ago 1999	B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. ILS/DME	Bolivia COCHABAMBA/Jorge Wilsterman	Esta instalación ILS/DME no está implantada	05/1989	Esta instalación ILS/DME tiene como propósito brindar guía de navegación para las operaciones de aproximación y aterrizaje a la pista 31	Los planes de Bolivia para la implantación de esta instalación serían presentados a la reunión GREPECAS	Bolivia	Feb 2002	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA CNS EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Perú, San Juan	Este NDB no está implantado	05/1989	Se recomendó esta intalación para la navegación en ruta, en apoyo de las rutas aéreas G679 y UV1. Hay una estación VOR operando en el punto significativo	Perú ha indicado que esta instalación ya no debería ser necesaria, ya que todas las rutas deberían realinearse con el VOR de San Juan. La Secretaría de la OACI debería coordinar con Perú a fin de analizar los planes peruanos	Perú	A deter- minar	B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Suriname PARAMARIBO/Zorg en Hoop	Este NDB no está implantado	05/1989	Se recomendó esta instalación para la navegación terminal	Se debería determinar cuáles son los planes de Surinam para la implantación de esta instalación	Surinam	A deter- minar	B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Venezuela BARCELONA/J. A. Anzoátegui	Este NDB no está implantado	05/1989	Este NDB, junto con una estación VOR/DME que actualmente funciona en el punto significativo, darían apoyo a la navegación en varias rutas aéreas	Venezuela ha anunciado que emitirá una propuesta de enmienda al FASID ANP argumentando que este NDB no sea requerido	Venezuela		B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Venezuela, Cabo Codera	Este NDB no está implantado	05/1989	Este NDB, junto con una estación VOR/DME que actualmente funciona en el punto significativo, darían apoyo a la navegación en varias rutas aéreas	Venezuela ha anunciado que emitirá una propuesta de enmienda al FASID ANP argumentando que este NDB no sea requerido	Venezuela		B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Venezuela, Cumana	Este NDB no está implantado	05/1989	Se recomendó esta instalación para la navegación en ruta. Hay un VOR/DME funcionando en el punto significativo	Venezuela emitirá una propuesta de enmienda al FASID para eliminar el requisito de este NDB	Venezuela		B
Plan del Servicio de Radionavegación. Tabla CNS 3. NDB	Venezuela, Gran Roque	Este NDB no está implantado	05/1989	Se recomendó esta instalaión para la navegación en ruta. Hay un VOR/DME operando en el punto significativo	Venezuela ha anunciado que instalará un VOR en el sitio	Venezuela		B

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Bolivia	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Están haciendo las coordinaciones pertinentes con ATS para la recepción y posterior difusión de AIREPs (mayo de 2002)	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Colombia	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Ecuador	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	08/00	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Guyana	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Panamá	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Paraguay	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Suriname	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Uruguay	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 3	Venezuela	No transmiten regularmente los AIREPs especiales de acuerdo con los requerimientos	22/05/96	Llevar a cabo una supervisión y control estrictos del personal operacional ATS/MET para mantenerlos informados sobre la importancia de los AIREPs y la necesidad de difundirlos donde se requiera.	Difundir los AIREP especiales de acuerdo con los requisitos de la Tabla FASID MET 2A	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Argentina	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Bolivia	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Brasil	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Chile	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Colombia	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Ecuador	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Guyana Francesa	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Guyana	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Panamá	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Paraguay	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Peru	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Suriname	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Uruguay	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 8	Venezuela	Existen deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96	Que el personal COM y MET revise en forma conjunta los procedimientos para el intercambio OPMET	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas FASID MET 2 y MET 2A. Se está haciendo seguimiento a las recomendaciones del Proyecto Especial de Implementación SAM COM/MET	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Argentina	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Bolivia	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Brasil	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica. Brasil: Para suprimir la carencia de pronosticadores, Brasil ha retomado el proceso de formación de los mismos.	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	2005	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Colombia	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Ecuador	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizan los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica. Ecuador: Se están llevando a cabo programas de capacitación a nivel nacional e internacional para contar con la cantidad suficiente de personal especializado en meteorología aeronáutica.	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	2005	A

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Guyana	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Panamá	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Argentina	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Perú	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Suriname	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Suriname	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Número adecuado de personal meteorológico especializado	Venezuela	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo de meteorología aeronáutica y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles para contar con la cantidad suficiente de meteorólogos aeronáuticos	Estado indicado	A determinar	A
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Bolivia	No se han implementado todos los RVR	22/06/96	El RVR de SLCB está previsto para instalarse en el 2002	Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Colombia	No se han implementado todos los RVR	22/06/96		Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Ecuador	No se han implementado todos los RVR	22/06/96		Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Guyana	El RVR de SYCJ no se encuentra operativo	22/06/96		Asegurar la operatividad del RVR requerido	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Paraguay	No se han implementado todos los RVR	22/06/96		Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Perú	No se han implementado todos los RVR	22/06/96		Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Suriname	El RVR de SMJP no se encuentra operativo	22/06/96		Asegurar la operatividad del RVR requerido	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Uruguay	El RVR de SUMU no se encuentra operativo	22/06/96		Asegurar la operatividad del RVR requerido	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Venezuela	No se han implementado todos los RVR	22/06/96		Asegurar la implantación de todos los RVR requeridos	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos del CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 6 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Argentina	No hay seguimiento de los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs	22/05/96	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberían revisar los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs y para el control de su emisión en forma periódica	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de la Tabla MET 2A	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos del CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 6 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Chile	No hay seguimiento de los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs	22/05/96	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberían revisar los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs y para el control de su emisión en forma periódica	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado indicado	A determinar	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE MET EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencia			Medidas correctivas			
Requisitos	Estados/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificación.	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida
Requisitos del CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 6 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Colombia	No hay seguimiento de los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs	22/05/96	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberían revisar los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs y para el control de su emisión en forma periódica	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de la Tabla MET 2A.	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos del CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 6 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Ecuador	No hay seguimiento de los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs	22/05/96	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberían revisar los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs y para el control de su emisión en forma periódica	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de la Tabla MET 2A	Estado indicado	A determinar	U
Requisitos del CAR/SAM ANP, Parte VI, para. 6 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Guyana	No hay seguimiento de los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs	22/05/96	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberían revisar los procedimientos locales para la emisión de SIGMETs y para el control de su emisión en forma periódica	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A.	Estado indicado	A determinar	U

Apéndice C al Informe sobre el Asunto 5

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA SAR EN LA REGIÓN SAM

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/Instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Organo ejecutor	Fecha de term.	Prioridad de la medida
Instalaciones de Búsqueda y Salvamento CAR/SAM Rec 6/2	Bolivia SRR La Paz	RCC no implantado. Falta personal SAR calificado. Inadecuada organización SAR	Oct 95	Durante la Misión L-0112 por el OR/ATM/SAR, al examinar las Rec 6/12 y 6/9 de la Reunión RAN CAR/SAM/3 - Disposiciones Básicas para los Servicios de Búsqueda y Salvamento y de acuerdo a lo informado, Bolivia dispondría del material necesario y los medios requeridos en la Tabla SAR 1 del FASID (Misión L-0112, Septiembre 2001)	Necesita cumplir con la Tabla SAR 1 del FASID	DGAC Bolivia	TBD	U
Instalaciones de Búsqueda y Salvamento CAR/SAM/3 Rec. 6/2	Guyana SRR Georgetown	RCC no implantado. Falta de personal SAR calificado. Inadecuada organización SAR	Oct/95	Se sugirió a guyana una metodología de trabajo para preparar el Plan SAR Aeronáutico y la posible implantación de un RCC aeronáutico. Para llevar a cabo esta tarea, la administración debería usar como material de guía, el Apéndice H, Volumen 1 del Doc 9731-AN/958. La implantación de un RCC aeronáutico es la falta de personal entrenado en servicios SAR dentro de la DGAC Guyana. Para resolver esta deficiencia la administración debería permitir por lo menos a dos oficiales que estudien cursos SAR afuera, quienes, a su regreso, deberán preparar el plan SAR aeronáutico y preparar tanto personal como sea posible con conocimientos SAR, que podrían ser CTAs, y finalmente, implantar el RCC de acuerdo a las necesidades del Estado operando las 24 horas del día. Asimismo, se sugirieron algunas directrices adoptadas por la administración donde se establezcan los requerimientos SAR, áreas funcionales y puestos responsables por la implantación (Misión L-0144 de julio 2001).	Necesita cumplir con el FASID Tabla SAR 1	DGAC Guyana	TBD	U

RAAC/7
Corrigendo No. 01
15 Agosto 2002

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Sudamericana

SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA
REGION SAM - RAAC/7

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 – 03 Julio 2002)

Bajo el Asunto 4 de la Agenda, Apéndice B, página 4B-1, acápite 2), 2ª línea

Dice: . . . a las Regiones CAR/SAM, . . .

Debe decir: a **la Región SAM**, . . .

RAAC/7
Corrigendum No. 1
15 August 2002

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
South American Office

SEVENTH MEETING OF CIVIL AVIATION AUTHORITIES OF THE
SAM REGION – RAAC/7

(Salvador, Bahía, Brazil, 1 to 3 July 2002)

Under Agenda Item 4, Appendix B, page 4B-1, para. b), 2nd line

Says: . . . in the CAR/SAM Regions . . .

Should say: . . . in the **SAM Region** . . .