



RAAC/8

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**OCTAVA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL
RAAC/8**

INFORME

(Buenos Aires, Argentina, 23 – 25 Abril 2003)

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/8	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-1
Informe sobre la Cuestión 1:		
	Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos	1-1
Informe sobre la Cuestión 2:		
	Análisis del Programa AVSEC de la OACI y su impacto en la Región	2-1
Informe sobre la Cuestión 3:		
	Vigilancia de la seguridad operacional	3-1
Informe sobre la Cuestión 4:		
	Plan Regional de Navegación Aérea - Transición a los sistemas CNS/ATM.....	4-1
Informe sobre la Cuestión 5:		
	Revisión de las actividades regionales en relación con la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea	5-1
Informe sobre la Cuestión 6:		
	Revisión de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM.....	6-1
Informe sobre la Cuestión 7:		
	Seguimiento de la implantación de las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores.....	7-1
Informe sobre la Cuestión 8:		
	Otros asuntos.....	8-1

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Octava Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en Buenos Aires, Argentina, del 23 al 25 de Abril de 2003, en el Hotel Crowne Plaza Panamericano.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Renato Claudio Costa Pereira, Secretario General de la OACI expresó el agradecimiento de la Organización a la Administración de Argentina por ofrecerse como anfitriones de la Reunión, enfatizando la importancia de la misma en el desarrollo de planes que contribuyan a la seguridad operacional en la Región. 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. El Comandante de Regiones Aéreas, Brigadier Mayor Guillermo Adolfo Donadille, en representación del gobierno argentino dio una cordial bienvenida a los participantes de esta reunión y destacó la gran importancia que tienen estas reuniones para el desarrollo del transporte aéreo regional, declarando inaugurada la Octava Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región SAM.

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El Sr. Guillermo Adolfo Donadille, Comandante de Regiones Aéreas de Argentina, fue elegido Presidente de la Reunión y el Sr. Rafael Dávila Fierro, Director General de Aviación Civil de Ecuador, fue elegido como Vice-Presidente. El señor José Miguel Ceppi, quién actuó como Secretario, fue asistido por los Sres. Carlos Stehli, Subdirector interino de la Oficina Sudamericana de la OACI, Marco Ospina, Oficial Regional de Transporte Aéreo de la Oficina Sudamericana de la OACI y Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, 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:

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

- Cuestión 3: Vigilancia de la seguridad operacional
- Cuestión 4: Plan Regional de Navegación Aérea - Transición a los sistemas CNS/ATM
- Cuestión 5: Revisión de las actividades regionales en relación con la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea.
- Cuestión 6: Revisión de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM
- Cuestión 7: Seguimiento de la implantación de las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores
- Cuestión 8: Otros asuntos.

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 10 Estados de la Región SAM y 1 Estado de la Región NAM, así como 3 Organismos Internacionales, CLAC, IATA e IFALPA, haciendo un total de 64 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-11.

ii-7

LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAAC/8

N°	Título	Página
8/1	NUEVO ESCENARIO DEL TRANSPORTE AEREO	1-2
8/2	MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN LA REGION	2-2
8/3	CLÁUSULA AVSEC EN LOS CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AÉREO	2-2
8/4	BLOQUEO DE PUERTA DE ACCESO A LA CABINA DE VUELO	2-3
8/5	ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREPARACIÓN DE LAS AUDITORIAS	3-2
8/6	LICENCIA DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS	3-4
8/7	PUESTA EN OPERACIÓN DE LA REDDIG	4-4
8/8	COOPERACION ENTRE LOS PROYECTOS RLA/00/009 Y RLA/03/902 EN RELACION A AUMENTACION GNSS	4-6
8/9	APOYO DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LA POSTURA COMÚN COORDINADA PARA LA AN-CONF/11	4-6
8/10	ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS	5-1
8/11	APOYO AL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA EN MATERIA DE ASPECTOS INSTITUCIONALES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM	6-1
8/12	APOYO AL TRABAJO A DESARROLLAR POR EL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES	6-2

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: gdonadil@fibertel.com.ar

Guillermo José Testoni
Jefe del Estado Mayor del
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
4° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6014
Fax: +5411 4317 6125
E-mail: jemcra@sicra.net

Guillermo Destefanis
Director de Habilitaciones Aeronáuticas
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
5° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Telefax: +5411 4317 6010
E-mail: destefanis@sicra.net

Dante Rafael Dovichi
Director de Tránsito Aéreo
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso Of. 172/174
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6307 / 14541
Fax: +5411 4317 6307
E-mail: ddovichi@fibertel.com.ar
ditraer@sicra.net

José Antonio Alvarez
Jefe Depto. de Control Operativo
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1° piso – Of. 170
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6408
Fax: +5411 4317 6502
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

Alberto Angel Barbati Director de Sensores Radar Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 4° piso – Of. 440 Capital Federal, 1104	Telefax: +5411 4317 6300/6302 E-mail: abarbati@sicra.net
Luis Augusto Demierre Jefe Proyecto Nacional CNS/ATM Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 5° piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Telefax: +5411 4317 6519 E-mail: cns-atm@faa.mil.ar
Juan Manuel Funes Tondino Director Económico Financiero Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 4° piso – Of. 400 Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6067 E-mail: rrff@sicra.net
Guillermo Ricardo Cocchi Jefe División Espacios, Rutas y Sistemas de navegación aérea Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1er piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6307/6502 Fax: +5411 4317 6307 E-mail: ditraer@faa.mil.ar
José Palermo Jefe Depto. Aeródromo Dirección de Tránsito Aéreo Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1° piso – Of. 163, Sector Verde Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6555 E-mail: agaditraer@sicra.net
Enrique Muñóz Dirección Tránsito Aéreo Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1er piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6502 E-mail: enriquejmu@hotmail.com

Alberto Miguel Singh
Dirección de Comunicaciones
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
10° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Telefax: +5411 4317 6667
Cel: +5411 5114 8220
Fax: +5411 4317 6322
E-mail: asingh@impsat1.com.ar

Héctor Enrique Pasquali
Jefe Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso – Of. 183 Sector Verde
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

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

Héctor Luis Sánchez
Auxiliar Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso – Of. 183 Sector Verde
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

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

Gustavo Daniel Driussi
Jefe Depto. AVSEC
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Aeropuerto Ezeiza
CC No. 11
CP 1801
Ezeiza, Pcia. Buenos Aires,

Telefax: +5411 4480 2297
E-mail: departamentoavsec@policiaaeronautica.gob.ar

Justo Demetrio Díaz
Director de Coordinación
Dirección Nacional de Aeronavegabilidad
Junín 1060
Buenos Aires

Tel: +5411 4576 6405
Fax: +5411 4576 6405
E-mail: normas@dna.org.ar

Alba del Valle Thomas Hatti
Coordinadora Ejecutiva de Transporte
Aerocomercial (CETA)
Asesora
Hipólito Yrigoyen 250
Piso 12, Oficina 1211
(CP 1310) Capital Federal
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4349 7205 / 7207 / 7218
Fax: +5411 4349 7206
E-mail: ahatti@mecon.gov.ar

Jorge Adolfo Cardó
Jefe Depto. Personal del
Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
CP 1104, Capital Federal
4to Piso – Ofic. 415 Sector Blanco

Tel: +5411 4317 6555
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

José Cuadrado
Asesor Seguridad Aeroportuaria del
Organismo Regulador del Sistema
Nacional Aeroportuario
Corrientes 441
1er Piso
CP 1043, Capital Federal

Tel: +5411 4327 3731
E-mail: jocuadrado@yahoo.com.ar

BOLIVIA

Luis Eduardo Melean Eterovic
Director General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz 1278
Casilla Postal 9360
La Paz, Bolivia

Tel: +5912 2115519
+5912 2374142
Fax: +5912 2115519
E-mail: dgacbol@ceibo.entelnet.bo

Juan Urrutia
Director de Transporte Aéreo
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz 1278
Casilla Postal 7172
La Paz, Bolivia

Tel: +5912 2377136
Fax: +5912 2312485
E-mail: urrutia@dgac.gov.bo

BRASIL / BRAZIL

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

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

Washington Carlos de Campos Machado
Director General, DAC
Rua Santa Luzia 651 - 6 Andar, Sala 615
Centro – Rio de Janeiro
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel: +5521 3814 6701
Fax: +5521 2544 6335
E-mail: dgac@dac.gov.br
Website: www.dac.gov.br

Paulo Roberto Cardoso Vilarinho
Vice Director de Planeamiento DECEA
Presidente CECATI
Av. Gral. Justo 160 – 5° Andar
Castelo, Río de Janeiro,
RJ, CEP 20031-030 - Brasil

Tel: +5521 3814 6157
Fax: +5521 3814 6330
E-mail: vidplan@decea.gov.br
cecati@decea.gov.br

Mayron dos Santos Pereira
Asesor Especial do DGAC
Departamento de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, Centro
RJ, CEP 20030 – 040 - Brasil

Tel: +5521 3814-6702
E-mail: assespdgac@dac.gov.br

Franklin Nogueira Hoyer
Assistente da CERNAI
Av. Marechal Camara 233-12 Andar
Castelo, Río de Janeiro
RJ, CEP 20020-080 - Brasil

Tel: +5521 2240 6798
Fax: +5521 2240 6022
E-mail: cernai@dac.gov.br

Alvaro Moreira Pequeno
Comisión CNS/ATM
Rua Anfilofio de Carvalho 29 – Sala 1113
Centro, Río de Janeiro
RJ, CEP 20031-030 - Brasil

Tel: +5521 2533 1978
Fax: +5521 2533 6404
E-mail: cnsnavega2@decea.gov.br

Ricardo Mendes
Agregaduría Aérea de Brasil en
Argentina
Calle Cerrito 2350
Buenos Aires, CF

Tel: +5411 4811 9652
Fax: +5411 4815 4533
E-mail: adarg@fibertel.com.ar

Pedro de Carvalho e Silva
Agregado Aéreo Adjunto de Brasil
en la República Argentina

Telefax: +5411 4811 9652
E-mail: adarg@fibertel.com.ar

CHILE

Enrique Rosende Alba
Director General de
Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7501 / 205 2092
Fax: +562 209 0532
E-mail: rai@dgac.cl
dirdgac@dgac.cl

Iván Galán
DGAC Chile
Av. Miguel Claro 1314
Santiago, Chile

Tel: +562 410 7510
Fax: +562 410 7454
E-mail: sdplan@dgac.cl

Roberto Sarabia Vilches
Agregado Aéreo de Chile en la
República Argentina

Tel: +5411 4803 7585

COLOMBIA

Juan Carlos Ramírez Mejía
Subdirector, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Piso 4
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel: +571 413 9376
Fax: +571 413 9342
E-mail: juan.carlos.ramirez@aerocivil.gov.co

ECUADOR

Rafael Dávila Fierro
Director General de Aviación Civil
DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 2238 364 / 2564 472
Fax: +5932 2563 995
E-mail: director@dgac.gov.ec

Iván Salas
Jefe Depto. de Gestión Técnica
DGAC – Div. Ingeniería Electrónica
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 250 4529
Fax: +5932 250 6576
E-mail: ivanecu@yahoo.com

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

Douglas Lavin
Assistant Administrator for
International Aviation
Head of Delegation
FAA, API – 1, Room 1005
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel: +1202 267 3033
Fax: +1202 267 5800
E-mail: douglas.lavin@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
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 5198
E-mail: carey.fagan@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

Amelia Becke
Transportation Security Administration
Representative for Argentina, Bolivia,
Brazil, Chile, Paraguay, and Uruguay
4300 Av. Colombia
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 5777 4470
Fax: +5411 5777 4215
E-mail: amy.becke@tsa.dot.gov

Mayte Ashby
FAA Senior Representative
International Area Office for
Latin America/Caribbean
8600 NW 36 Street – Suite 501
Miami, Florida 33166

Tel: +1305 716 3300 ext. 12
Fax: +1305 716 3309
E-mail: mayte.ashby@faa.gov

GUYANA

Chabeenan Ramphul
82 Premnirangan Place
Prashad Nagar
Greater Georgetown
P. O. Box 1006
Guyana

Tel: +592 225 6822
Fax: +592 225 6800
E-mail: dg@gcaa-gy.org

PANAMÁ

Claudio Dutary
Director de Navegación
Aérea
Balboa, Ancón
Apartados 7501 y 7615
Zona 5, Panamá

Tel: +507 232 5568
Fax: +507 232 6622
E-mail: claudiodut@cwpanama.net

Humberto Chavarría
Subdirector General
Aptdo. 7501 – 7615,
Zona 5, Panamá

Tel: +507 315 9000 – 315 0217
Fax: +507 315 0721

Vinísio Coronado

Tel: +507 238 4292
E-mail: vincor1404@hotmail.com

PARAGUAY

Luisa Llerena de Zorrilla
Directora de Aeronáutica
Av. Mariscal López 1160
Asunción, Paraguay

Tel: +595 2121 1978
Fax: +595
E-mail: dinac@direcciondeaeronautica.gov.py

PERÚ

Roberto Rodríguez Galloso
Director de Navegación Aérea
DGAC
Ministerio de Transportes
Av. 28 de Julio 800
Lima 100

Tel: +511 425 1780 / 433 7800 ext. 1451
Fax: +511 425 1780
E-mail: rrodriguez@mtc.gob.pe
Website: www.mtc.gob.pe/dgac.html

Gabriel Delgado León
Director de Seguridad Aérea
DGAC, Perú
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Tel: +511 433 6710
+511 433 7800 Anexo 1392
Fax: +511 433 4938
E-mail: gdelgado@mtc.gob.pe
Website: www.mtc.gob.pe/transportes/aereo/dgac.html

URUGUAY

Eduardo R. Bianchi
Director General de Aviación Civil
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
Fax:
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Gustavo González
Director AVSEC
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
Fax:
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Jorge Cappi
Director de Seguridad de Vuelo
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo

Tel: +5982 9008877
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

José Fernández
Controlador de Tránsito Aéreo
Encargado de Sistemas ATM
Aeropuerto Int. Carrasco
Centro de Control
Montevideo

Tel: +5982 604 0407/08 ext. 117
Fax: +
E-mail: jfer@adinet.com.uy

ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

CLAC/LACAC

Ricardo Lloret Rodríguez
Presidente de la CLAC
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre
Segundo piso
Asunción, Paraguay

Tel: +595 203615/213406
Fax: +595
E-mail: presiden@dinac.gov.py

Marco Ospina Yépez
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

IATA

Peter Cerdá
IATA LATAM/CAR
Director, Seguridad, 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: cerdap@iata.org
Website: www.iata.org

Patricio Sepúlveda
Director Regional para
América Latina y el Caribe
Avda. 11 de Setiembre 2155
Torre A, Of. 903
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 233 0063
Fax: +562 232 4687
E-mail: sepulvedap@iata.org

Paulina Asenjo
Gerente de Estudios
IATA
Avda. 11 de Setiembre 2155
Torre A, Of. 903
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 233 0063
Fax: +562 232 4687
E-mail: asenjop@iata.org

Luis Alberto Ruiz Cháves
Comandante de IBERIA L.A.E.
A.Z.I No. 1, Dirección de Operaciones
Aeropuerto de Barajas
28042 Madrid, España

Tel: (3491) 587-4018
Fax: (3491) 587-4014
E-mail: laruiz@iberia.es
E7610456@teleline.es

Jesús Elices Kiercheben
Relaciones Exteriores de IBERIA
Azi No. 1, Edif. 114 2da Planta
Despacho 208
Aeropuerto de Barajas
28042 Madrid, España

Tel: +3491 587 4018 / 4033
Fax: +3491 587 4014
E-mail: doce@iberia.es

Eduardo Juranovic
American Airlines Flight Operations
P. O. Box 997990, MD 2030
Miami, FL 33299 – 7990
USA

Tel: +1305 870 2540
Fax: +1305 526 1294
E-mail: Eduardo.Juranovic@aa.com

Manuel Góngora
United Airlines – MIAFO
Miami Intl. Airport – MIAFO
Miami, FL 33299 – 6037
USA

Tel: +1305 876 8439
Fax: +1305 869 1631
E-mail: manuel.gongora@ual.com

IFALPA

Eduardo Charpentier

Tel: +5411 4723 0648
E-mail: eduardocharpentier@yahoo.com.ar

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: rccp@icao.int
mderez@icao.int
amattei@icao.int
Website: www.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

Cuestión 1 del Orden del Día: Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos

1.1 La reunión tomó conocimiento de información actualizada sobre la situación del transporte aéreo en la Región después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y de las actividades que desarrollará el Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo (Comité Post-Coloquio) para buscar solución a las dificultades por las que atraviesa el transporte aéreo a nivel regional. En ese orden de ideas, se pasó revista a los antecedentes originados en el coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL y el trabajo que venían desarrollando los Organismos involucrados en la adopción de medidas que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo regional.

1.2 Por otro lado, se destacó la consolidación del movimiento integracionista entre los países que conforman las subregiones en América del Sur, a través de la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación y estudios realizados para el establecimiento de políticas comunes, enfatizándose que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas, resaltando la labor del Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales del Acuerdo de Fortaleza así como el desarrollo alcanzado por la Comunidad Andina de Naciones (CAN),

1.3 De igual manera se observó que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en estrecha coordinación con la CLAC, ha impulsado este tipo de procesos desempeñando un rol de armonización y coordinación que permita el amalgamamiento de políticas que satisfagan el interés de todos los actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas) y de los usuarios del transporte aéreo.

1.4 Al pasar revista al actual escenario del transporte aéreo, se observó que en este nuevo esquema ya no sólo se debía tomar en cuenta a las autoridades aeronáuticas y a las líneas aéreas como referentes de esta actividad, sino también a los operadores de aeropuertos y entes reguladores de concesiones designados por los Estados. En ese sentido, los organismos especializados en materia de aviación, deberían prestar especial atención a los consumidores, entiéndase como tales, no sólo a los usuarios del transporte aéreo, sino también a los de los aeropuertos.

1.5 Se consideró que el trabajo a desarrollar por el “Comité Regional de competitividad del transporte aéreo” debería apuntar a la elaboración de una estrategia que permita eliminar los “cuellos de botella” en materia de trámites, permisos y competencia para cumplir adecuadamente con los acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, partiendo de la Resolución A15-1 de la CLAC relativa a los “Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”, como respuesta a los mandatos de las XI y XII Cumbres Iberoamericanas de Jefes de Estado y de Gobierno”

1.6 La reunión respaldó la idea de que la estrategia señalada, entre otras cosas, contemple la constitución de Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores y operadores de aeropuerto) que, liderados por la autoridad aeronáutica, impulsen estas tareas al interior de cada Estado. De igual manera, se consideró conveniente que el Comité regional de competitividad se encargue de monitorear este proceso.

1.7 Durante el debate, los delegados expresaron su preocupación por los serios problemas que viene atravesando la economía mundial y por ende, el transporte aéreo, no solo desde los acontecimientos del 11 de septiembre, sino que estos se han agravado por la guerra de Iraq y la neumonía asiática atípica, lo que ha incidido en una substancial baja del tráfico, afectando gravemente a todos los actores de la actividad aeronáutica, motivo por el cual consideraron que se deberían estudiar y adoptar medidas preventivas para enfrentar similares casos en el futuro.

1.8 La reunión reiteró que, la OACI en coordinación con la CLAC, como organismos especializados en materia de aviación civil, deberían enfocar su tarea, en este nuevo escenario a robustecer la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores, teniendo como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte. Para tal efecto, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION 8/1 NUEVO ESCENARIO DEL TRANSPORTE AEREO

Que, los Estados de la región deberían adoptar las medidas tendientes a impulsar:

- a) 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 objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional sudamericano.
- b) el trabajo del Comité regional de competitividad del transporte aéreo como mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional; y,
- c) la coordinación entre los organismos especializados (OACI y CLAC) y brindar apoyo a otras iniciativas regionales que puedan surgir.

Cuestión 2 del Orden del Día: Análisis del Programa AVSEC de la OACI y su impacto en la Región

2.1 En este punto del orden del día, la reunión examinó los antecedentes de esta materia originados en la RAAC/7, el programa AVSEC de la OACI, el Plan de Acción y la situación regional. De igual manera, analizó la propuesta referente a la elaboración e incorporación de una cláusula AVSEC en los convenios bilaterales y al desarrollo de procedimientos de mensajes de advertencia AVSEC para los Estados que puedan verse afectados por carencias y deficiencias detectadas. Así mismo, se consideró otra propuesta relacionada al refuerzo de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, en cumplimiento del capítulo 13, numeral 13.2 del Anexo 6 al Convenio de Chicago.

2.2 Al considerar la situación regional, especial atención se prestó a la coordinación iniciada entre el Comité AVSEC del GREPECAS y el Grupo de Expertos AVSEC de la CLAC, destacando que el trabajo que se realice en estos foros debe ser armónico y complementario para evitar la duplicación de esfuerzos, no obstante es necesario mantener la independencia de las dos Organizaciones en función de sus objetivos estatutarios. En ese sentido la reunión acogió favorablemente la idea de realizar reuniones consecutivas en la misma sede, tomando en cuenta que varios expertos de los Estados participan en ambos foros.

2.3 Otro tema examinado con especial atención fue el referente a las medidas que viene implementando la OACI entre las que se destacan: la revisión de los instrumentos jurídicos; el perfeccionamiento del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional “*Seguridad*” – *Protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita*; la revisión de otros Anexos al Convenio de Chicago con relación a la seguridad; el fortalecimiento del mecanismo AVSEC especialmente en materia de evaluaciones técnicas; la activación de la labor de los documentos de lectura mecánica; el examen de los procedimientos para servicios de navegación aérea; la revisión de manuales de la OACI y textos de orientación y elaboración de conjuntos de material didáctico sobre seguridad; y, el fortalecimiento de los programas de instrucción.

2.4 Al considerar el Plan de Acción AVSEC de la OACI, se destacó el programa de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas que desarrollará la Organización en el marco del USAP, reiterando que los países en desarrollo deben recibir asistencia técnica y financiera para la adopción de medidas correctivas que permitan eliminar las deficiencias que determinen las citadas auditorías. De igual manera la reunión respaldó, el riguroso cumplimiento de los principios de soberanía, universalidad, transparencia, oportunidad, amplitud, coherencia, objetividad, justicia y calidad.

2.5 Durante el debate, la reunión destacó la necesidad de que a nivel regional se adopten medidas tendientes a: impulsar la cooperación industrial y tecnológica; fomentar la coordinación entre los Organismos regionales y sub-regionales; y examinar mecanismos de “avisos de advertencia” para detectar carencias y deficiencias. En atención al debate llevado a cabo, la Reunión concluyó en enfatizar las medidas para el mejoramiento de la seguridad, adoptando para ello la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/2 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN LA REGION

Que los representantes de los Estados SAM promuevan en los foros regionales (OACI –CLAC) las siguientes actividades:

- Evaluar la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI, así como la notificación de diferencias.
- Analizar los cursos que se dictan en los centros de instrucción, con el propósito de que éstos respondan a las a las necesidades de la región.
- Disponer de apropiado entrenamiento en materia de auditorias a nivel regional, y que los auditores que se encarguen de este trabajo pertenezcan a la propia región.
- impulsar la cooperación regional en materia de recursos humanos, materiales y económicos.
- evaluar a nivel regional las nuevas amenazas, determinando las que realmente están afectando a los Estados de la región, con el propósito de establecer políticas adecuadas que permitan desarrollar un trabajo coordinado que garantice el establecimiento de un nivel adecuado de seguridad para los Estados de la región.
- reiterar en la unificación de esfuerzos en materia de adquisición de equipos y procurar un acuerdo para la adquisición conjunta de los mismos, con el objeto de abaratar costos.
- impulsar la cooperación industrial y tecnológica;
- fomentar la coordinación entre los Organismos regionales y sub-regionales; y
- examinar mecanismos de “avisos de advertencia” para detectar carencias y deficiencias.

2.6 Asimismo, la reunión considero oportuno que en los convenios bilaterales de transporte aéreo, celebrados entre Estados de la Región y en aquellos casos que fuese posible, con otros Estados, se incluya una cláusula, que contemple la más amplia cooperación en materia AVSEC entre ambos Estados. De acuerdo a lo anterior la reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/3 CLÁUSULA AVSEC EN LOS CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AÉREO

Que los Estados,

Incluyan en los convenios bilaterales de transporte aéreo, una cláusula AVSEC que contemple la más amplia cooperación en materia de capacitación, tecnología, procedimientos, certificación y auditorias.

2.7 Finalmente, la reunión examinó detenidamente la propuesta presentada para adoptar medidas regionales respecto al bloqueo de la puerta de acceso a la cabina de vuelo, según lo dispone el Capítulo XIII del Anexo 6 al Convenio de Chicago. La reunión concordó en la necesidad de consultar a los Estados Sudamericanos sobre esta propuesta y revisar los resultados de tal consulta a la brevedad posible. De acuerdo a lo anterior, la reunión de autoridades de aviación civil adoptaron la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/4 BLOQUEO DE PUERTA DE ACCESO A LA CABINA DE VUELO

Qué la Oficina Regional Sudamericana de la OACI:

- a) Consulte a los Estados de la Región SAM, sus puntos de vista sobre la propuesta incluida en el **Apéndice** a esta parte del informe;
- b) Consolide las respuestas y las analice con los Directores de Aviación Civil de la Región SAM presentes en la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, (Varadero, Cuba, 18 y 19 Junio 2003; e
- c) Informe a los Estados, con la finalidad de obtener una posición común antes de la fecha de aplicación 1 de Noviembre del 2003, de los resultados obtenidos de la ejecución de los acápite a) y b) anteriores.

APENDICE**MÉTODO ALTERNATIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS 13.2.2 Y 13.2.3
DEL ANEXO 6 AL CONVENIO DE CHICAGO**

1. El explotador adoptará las medidas que sean necesarias para que todos los aviones de pasajeros de masa máxima de despegue superior a 45 500 kilos o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estén equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto

2. Plazo de cumplimiento para el reforzamiento de la puerta:
 - a) Para vuelos internacionales (USA y Canadá) : 09. ABR.2003
 - b) Para vuelos internacionales (Europa/Asia/Oceanía) : 01. NOV.2003

3. Los operadores aéreos que efectúen vuelos nacionales y regionales (Sudamérica) en aviones afectados por la referida enmienda y para las aeronaves que operen con matrícula extranjera, deberán implementar un sistema de bloqueo de la puerta de acceso a la cabina de vuelo, que impida el acceso de personas extrañas a la tripulación de la aeronave.

Plazo para su implementación : 01.NOV.2003

4. El explotador considerará los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas. Los plazos para la incorporación futura de este equipamiento, serán informados oportunamente.

5. El reforzamiento de la puerta de acceso al compartimiento de la tripulación de vuelo, el sistema de bloqueo de la misma y el sistema de vigilancia del área de la puerta, se harán de acuerdo a un diseño, fabricación e instalación debidamente certificado por la DGAC.

Cuestión 3 del Orden del Día: Vigilancia operacional

3.1 La discusión sobre esta Cuestión se centro en los siguientes aspectos:

- a) Programa Universal de la OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP);
- b) Ampliación del IUSOAP;
- c) Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional; y
- d) Licencia de pilotos mayores de 60 años.

Programa Universal de la OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP)

3.2 La Reunión tomó nota que el programa universal de auditorías se completó en junio de 2002, y el total de Estados auditados ascendió a 179, además de 5 territorios independientes que también fueron objeto de auditoría. Hasta la fecha, la realización de misiones de seguimiento de las auditorías ha demostrado el éxito que el IUSOAP ha tenido y que la mayoría de los Estados visitados habían hecho progresos importantes hacia la resolución de los problemas de seguridad operacional identificados.

Ampliación del IUSOAP

3.3 Se recordó a la reunión que de conformidad con la Resolución A33-8 de la Asamblea, el IUSOAP se ampliará a los Anexos 11, 13 y 14, a partir del año 2004. Asimismo se tomó nota de que las tareas preparatorias durante el año 2003 incluyen entre otras actividades, la preparación de los auditores, los cuestionarios previos a la auditoría, los protocolos de auditoría, la adaptación del Banco de datos sobre resultados y diferencias basados en las auditorías (AFDD) y las enmiendas de las publicaciones de la OACI correspondientes al IUSOAP, tales son el Documento 9734, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A – *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* y del Documento 9735, *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*.

3.4 El cuestionario previo a la auditoría será una de las herramientas más importantes a ser utilizada en el proceso de auditoría. Este cuestionario constará de tres partes, en las cuales se evaluará el nivel de cumplimiento de los SARPs por parte de los Estados. Este cuestionario será enviado a los Estados durante el segundo trimestre de 2003, y se espera recibir las respuestas dentro de las 6 semanas a partir de su recepción.

3.5 Con respecto a la auditoría de los servicios de tránsito aéreo, este escrutinio no sólo abarcará al Anexo 11, sino también las secciones pertinentes del Anexo 2, *Reglamento del Aire*, del Anexo 10, *Telecomunicaciones Aeronáuticas*, y del Anexo 15, *Servicios de Información Aeronáutica*.

3.6 El Plan de Acción elaborado por la OACI para realizar las auditorías objeto de la ampliación contempla las siguientes fases:

Primera Fase: Desarrollo del cuestionario a cargo de la OACI. A ser concluido a fines de setiembre de 2003.

Segunda Fase: Preparativos internos en la OACI para las auditorías. Se llevará a cabo actividades tales como la elaboración de material de instrucción para auditores. Se espera que los Estados envíen especialistas para que se entrenen como auditores en el proceso.

Tercera Fase: Realización de las auditorías entre febrero de 2004 y diciembre de 2008.

3.7 En la discusión sobre este Asunto, la reunión coincidió en que si bien cada Estado deberá prepararse individualmente para las auditorías, todos se podrían beneficiar de un mecanismo combinado para compartir información a fin de acelerar el proceso de preparación y evitar una duplicidad de esfuerzos. Este mecanismo podría fácilmente funcionar a través de comunicaciones telefónicas y electrónicas para compartir experiencias y distribuir el trabajo entre los Estados. En atención a lo anterior, la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/5 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREPARACIÓN DE LAS AUDITORIAS

Con la finalidad de acelerar el proceso de preparación para las auditorías de los Anexos 11, 13, y 14 del IUSOAP, se insta a que:

- a) cada Estado nomine un punto de contacto dentro de la organización encargada de los preparativos para las señaladas auditorías y se comprometa a intercambiar información en forma regular, por teléfono o a través de medios electrónicos;
- b) la OACI organice, al más breve plazo posible, un seminario regional sobre el programa de auditoría ampliado; y
- c) la Oficina Regional de la OACI en Lima, coordine las actividades necesarias para materializar las acciones a que se refieren los literales a) y b) de esta Conclusión.

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

3.8 Los Estados fueron incentivados a aprovechar los cursos, seminarios y talleres que ofrecen la Federal Aviation Administration (FAA), de los Estados de Norte América y de otras entidades, sobre Certificación de Inspectores de Aeropuertos, con el objeto de prepararse para la próxima expansión del Programa USOAP de la OACI, para aeropuertos en el año 2004, así como también para los requerimientos de certificación de aeropuertos, que se harán efectivos en Noviembre de 2003.

3.9 La Reunión tomó nota que el Sistema Regional había reconocido que el primer paso para mejorar la seguridad operacional en la región era estableciendo reglamentos y procedimientos armonizados, utilizando un lenguaje claro en su redacción, que facilite a los operadores aéreos de la región su cumplimiento y al mismo tiempo mejore su competitividad respecto a los operadores de otras regiones.

3.10 En este sentido, se recordó que el Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en su artículo 4, inciso b), dispone como una de las funciones del Sistema, el establecer regulaciones y procedimientos uniformes en las áreas de otorgamiento de licencia al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, compatibles con las normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendientes a la armonización y adopción de dichas regulaciones y procedimientos por los Estados participantes.

3.11 Asimismo, la reunión fue informada que a la fecha, se había trabajado en la armonización de las siguientes regulaciones, las que se encontraban en proceso de consulta con los Estados:

- LAR 11 Reglas para la formulación, emisión y enmiendas de las LAR;
- LAR 145 Organizaciones de mantenimiento aprobadas;
- LAR PEL 61, 63, 65 y 67 Licencias al personal; y
- LAR OPS Operación de aeronaves y certificación.

3.12 Se informó que, adicionalmente, el Sistema Regional estaba contemplando el establecimiento de acuerdos cooperativos de inspección. Dentro de ese marco, se propone realizar una serie de ensayos de certificación de Talleres de Reparación de Aeronaves, que ayude al Sistema regional a recabar información y experiencia sobre las dificultades logísticas que podría presentar la realización de labores de certificación e inspección por parte de un equipo multinacional y la homologación en los Estados. Asimismo, se está preparando un programa de implantación de un sistema de cooperación regional para aprobaciones de reparaciones y modificaciones en aeronaves.

3.13 La Reunión apoyó el trabajo que estaba realizando el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y las acciones que se estaban llevando a cabo para el establecimiento de un organismo regional de vigilancia de la seguridad operacional.

Licencia de pilotos mayores de 60 años

3.14 A continuación, la Reunión pasó a discutir una propuesta para flexibilizar la edad máxima de los pilotos. Se analizó el tema tomando en consideración las normas internacionales (Anexo 1 al Convenio de Chicago), los aspectos jurídicos en la legislación de algunos Estados de la Región, y los aspectos psicofísicos y aeronáuticos.

3.15 Se informó a la Reunión que la OACI venía analizando este tema por varios años, que el mismo figuraba actualmente en su programa de trabajo y que durante todo este tiempo no había sido modificada la norma establecida en el Anexo 1.

3.16 Después de un amplio debate sobre este asunto, que reflejó algunas diferencias en la aplicación de la norma en los Estados de la Región, la reunión concluyó que este tema debía continuar en manos de los estamentos especializados en la OACI, Panel Técnico y Comisión de Navegación Aérea. Asimismo, que se debería instar a aquellos Estados que aplican en sus regulaciones nacionales una norma diferente a la establecida en el Anexo 1 al Convenio de Chicago, lo notifiquen a la OACI, de acuerdo a lo que dispone el artículo 38 del citado Convenio. Finalmente, instar a los Estados, para que en caso de ser necesario, suscriban acuerdos para el otorgamiento de autorizaciones que permitan ingresar a sus respectivos espacios aéreos, a aquellos pilotos poseedores de una licencia que no esté de acuerdo a la norma internacional, de acuerdo con el Artículo 40 del ya mencionado Convenio de Chicago. En tal sentido la Reunión de Autoridades de Aviación Civil adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/6 LICENCIA DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, que aplican, en sus regulaciones nacionales, una norma diferente a la establecida en el numeral 2.1.10.1 del Anexo 1 al Convenio de Chicago, a:

- a) notificar la diferencia a la OACI de acuerdo a lo que establece el Artículo 38 del Convenio de Chicago; y
- b) establecer acuerdos bilaterales, en caso de ser necesario, para el otorgamiento de autorizaciones que permitan ingresar a sus espacios aéreos a los pilotos poseedores de licencias con anotaciones, según lo estipulan los artículos 39 y 40 del Convenio de Chicago.

Cuestión 4 del**Orden del Día: Plan Regional de Navegación Aérea - Transición a los sistemas CNS/ATM**

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la reunión examinó los siguientes asuntos:

- a) garantía de la calidad de los ATS;
- b) implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM;
- c) actividades de preparación para la CMR-2003 de la UIT con miras a la protección del espectro de radiofrecuencias aeronáutico;
- d) proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/019-Red Digital Sudamericana (REDDIG);
- e) Ensayo regional de aumentación GNSS
- f) Actividades preparatorias para la undécima Conferencia de Navegación Aérea; e
- g) Implantación CNS/ATM

Garantía de la calidad de los ATS

4.2 La reunión pasó a considerar las actividades que están siendo llevadas a cabo en las regiones CAR/SAM a fin de que, en correspondencia a las recomendaciones de la reunión RAN CAR/SAM/3, se implemente un programa de garantía de la calidad ATS para ambas regiones. La reunión tomó nota que el material de orientación para establecer el programa de garantía de la calidad ATS fue desarrollado por GREPECAS.

4.2.1 La reunión fue informada, que en correspondencia a la conclusión 7/15, formulada por la RAAC/7, los Estados estaban designando los responsables y coordinadores de los programas de garantía de la calidad ATS, los cuales se implantaban progresivamente en los diferentes niveles de las unidades ATS en los Estados correspondientes. La reunión estuvo de acuerdo que la implantación de los programas de garantía de la calidad contribuiría grandemente a reducir los incidentes ATS como parte de las mejoras a ser introducidas en los sistemas de gestión de la seguridad ATS.

4.2.2 La Reunión también tomó nota de la importancia que los Estados aprovechen los cursos de entrenamiento, seminarios y talleres que ofrecen la OACI y la Oficina de la FAA de Estados Unidos de Norte América. Otra fuente de especialización es el Curso Internacional de la FAA sobre Garantía de Calidad en la Gestión de Tránsito Aéreo, que se dictará en Agosto de 2003. Este entrenamiento se ofrecerá en la Academia de la FAA en Oklahoma, o en cualquier otro país.

4.2.2 La reunión tomó nota de los eventos organizados por la OACI a fin de diseminar, entrenar, capacitar e implantar programas de garantía de la calidad ATS. En este sentido, se tomó nota que para el año 2003 se tenía programado un nuevo taller de trabajo a ser llevado a cabo en Lima, Perú, del 12 a 16 de mayo.

4.2.3 La reunión discutió una propuesta para enmendar el material de orientación regional para programas de garantía de la calidad ATS (Capítulo 3, Numeral 3.3 – Estructura), para que las responsabilidades de estructurar y ejecutar el programa de garantía de la calidad esté fuera de las jefaturas ATS, a fin que dichas unidades que proporcionan el servicio, no sean las responsables de medir la calidad del mismo. Sobre el particular, se estableció un amplio y largo debate, llegando a la conclusión que el programa de garantía de la calidad debe ser ejecutado en todos los niveles y que cada administración debería estructurar sus programas de garantía de la calidad en correspondencia a sus necesidades. Por otra parte, se indicó que el material de orientación existente tenía la finalidad de establecer un programa de control de garantía de la calidad a nivel interno de las unidades ATS, pero que el mismo podría ser revisado, en el futuro, en función de las auditorias a ejecutar como parte de la extensión del programa USOAP de la OACI. La Reunión notó la conexión existente entre el Programa ATS de Garantía de Calidad y la expansión del IUSOAP de la OACI para los servicios de Tránsito Aéreo. El Programa ATS de Garantía de Calidad puede ser utilizado como una herramienta para ayudar a los Estados para la preparación del IUSOAP de la OACI.

Implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM

4.3 La reunión tomó nota de las actividades de implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM, desde la reunión RAAC/7. Al respecto, notó también el apoyo prestado por el proyecto regional RLA/98/003 como herramienta de implantación y asistencia para la transición a los sistemas CNS/ATM, en apoyo de un mecanismo de reuniones de autoridades y planificadores de gestión de tránsito aéreo (AP/ATM), eventos que han tenido un éxito rotundo en la implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM.

4.3.1 En relación a la implantación de rutas RNAV, se tomó nota que, durante la reunión AP/ATM/4, celebrada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, en enero de 2003, se prosiguieron los estudios y coordinaciones para implantación de rutas RNAV tales como Santiago de Chile/Madrid; Asunción/Campo Grande; Sao Paulo/Lima; Sao Paulo/Santiago de Chile; Asunción/Sao Paulo y Panamá/San Juan de Puerto Rico. La reunión fue informada de los importantes beneficios logrados con la implantación de las rutas RNAV como, asimismo, de su progresiva introducción al ANP CAR/SAM mediante las correspondientes enmiendas.

4.3.2 La reunión también fue informada sobre los planes de implantación RNP10 pre-operacionales en las rutas UL780 y UL302 (Santiago de Chile/Lima) y la voluntad de Chile y Perú para continuar con la implantación en conjunto con la Agencia Regional de Monitoreo de las regiones CAR/SAM (CARSAMMA), representada por Brasil. Por otra parte, se indicó a la reunión de que los asuntos relacionados con el desarrollo de la planificación e implantación RNP serán examinados en el seno de las reuniones AP/ATM, cuyas bases para iniciar los estudios preliminares de una estrategia de implantación RNP en las regiones CAR/SAM estaban ya establecidas.

4.3.3 La reunión tomó nota de los progresos alcanzados en la implantación RVSM como, asimismo, del establecimiento, por parte de Brasil, de la CARSAMMA. En este sentido, se proporcionó información sobre los desarrollos más relevantes relacionado con la implantación RVSM, logrados desde la reunión AP/ATM/4. Al discutir las medidas a ser tomadas por los Estados, la reunión consideró que aquellos Estados que no habían promulgado la AIC hasta el 15 de abril de 2003 para la implantación de RVSM en sus espacios aéreos, deberían hacerlo lo antes posible, a fin de no perjudicar los planes regionales de implantación RVSM y evitar el establecimiento de zonas de transición, lo cual podría comprometer la homogeneidad de la implantación RVSM en las regiones CAR/SAM.

4.3.4 Brasil presentó información detallada de sus planes para la implantación de rutas RNAV, RNP, RVSM y de sus propuestas para la futura reunión AP/ATM/5.

4.3.5 La reunión no consideró necesario formular recomendaciones adicionales a las ya establecidas. Sin embargo, estuvo de acuerdo en continuar con los esfuerzos regionales que permitan la participación en forma amplia y comprometida, tanto de las altas autoridades como de los especialistas de cada área de trabajo, en todas las actividades que requiera la implantación de rutas RNAV, RNP y de la RVSM en las regiones CAR y SAM.

Actividades de preparación para la CMR-2003 de la UIT con miras a la protección del espectro de radiofrecuencias aeronáutico

4.4 Se proporcionó a la Reunión información sobre la Agenda de la Conferencia CMR 2003 de la UIT como asimismo información en relación a la actualización del documento final de la postura de la OACI, el cual se presentará a la UIT como una nota informativa durante el mes de mayo del 2003.

4.4.1 En relación a la Agenda de la Conferencia CMR 2003 la Reunión tomó nota que los siguientes asuntos eran de interés para la aviación civil:

- a) Asegurar la disponibilidad de espectro en la banda 5091 – 5 150 MHz para el uso del MLS y futuras aplicaciones de comunicaciones aeronáuticas. Cuestión 1.4 de la CMR 2003;
- b) Interferencia perjudicial a los servicios móviles aeronáuticos Cuestión 1.14 de la CMR 2003;
- c) Asegurar la protección del DME en la banda 1 164 – 1 215 MHz y de los sistemas RADAR en la banda 1 215 – 1 300 MHz de las interferencias posibles a ser causadas por los sistemas de radionavegación por satélite (RNSS) y protección de los sistemas radar que operan en la banda 2700 2900 MHz de la interferencia que causarían los sistemas de comunicaciones móviles no aeronáuticas - Cuestión 1.15 de la CMR-2003; y
- d) Uso de la corrección diferencial GNSS en la banda 108 a 117.975 Mhz - Cuestión 1.28 de la CMR-2003.

4.4.1.1 La Reunión examinó las medidas recomendadas por la OACI para que los Estados puedan apoyar la posición de la OACI durante la CMR 2003, como asimismo que era necesario, para fines de coordinación entre las Oficinas Regionales/sede de la OACI y los Estados, que los mismos implanten la Conclusión 11/39 de la Reunión GREPECAS/11, nominando la persona de contacto estrechamente vinculada con el trabajo de preparación a nivel nacional de los asuntos aeronáuticos relacionados con la CMR 2003, y que comuniquen esta nominación a la OACI.

Proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/019-Red Digital Sudamericana (REDDIG)

4.5 La Reunión recibió información sobre el estado de implantación de la Red Digital Sudamericana, la cual se llevaba a cabo a través del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/019, en virtud del cual, la OACI firmó un contrato con la empresa francesa SEEE para la provisión, instalación y puesta en marcha de la mencionada red. También se informó a la Reunión sobre el cronograma de actividades establecido para la implantación de la REDDIG y que se esperaba que esta red entre en funcionamiento durante el mes de mayo del 2003.

4.5.1 Se informó, también, que todo el equipo de los nodos se encuentra instalado en los respectivos sitios, lo cual fue verificado durante las visitas hechas por la OACI y el contratista para llevar a cabo las pruebas de aceptación provisional (PSAT) a fin de preparar los nodos para el próximo paso que sería las pruebas en red que serían controladas a partir del nodo de Lima. Sobre este particular, la OACI llevó a la atención de los Estados el hecho que durante las PSAT se encontraron asuntos pendientes y de responsabilidad de las Administraciones en relación a la preparación de las interfases de comunicaciones y programación del equipo terminal a ser conectado a los nodos REDDIG. En este sentido se puntualizó que era mandatario a fin de proseguir con la marcha del proyecto que estos asuntos pendientes fuesen resueltos por las Administraciones. Sobre el particular, en el **Apéndice** a esta parte del Informe se listan los asuntos pendientes indicados. Al examinar esta materia la Reunión convino en formular la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 8/7 PUESTA EN OPERACIÓN DE LA REDDIG

Que, como un asunto de urgencia, los Estados participantes al proyecto de cooperación técnica PNUD/OACI RLA/98/019, a fin de poner en marcha exitosamente la REDDIG en el plazo previsto, realicen el máximo esfuerzo a fin de completar, antes de las pruebas en red de la REDDIG (NAT), todos los asuntos pendientes listados en el Apéndice a esta parte del Informe, las cuales fueron identificadas en las pruebas de aceptación provisional (PSAT) realizada entre el proyecto, la empresa contratista y la contraparte del Estado.

4.5.2 La Reunión tomó nota de la tramitación realizada con respecto al nuevo proyecto de cooperación técnica RLA/03/901, el cual tenía los siguientes tres objetivos principales:

Objetivo No. 1 *Elaborar una propuesta para la creación de un mecanismo multinacional para la administración definitiva de la REDDIG, considerando los estudios que al respecto serán llevados a cabo por GREPECAS.*

Objetivo No. 2 *Administración de la REDDIG bajo las condiciones establecidas por la Tercera Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/98/003 (RCC/3) por un periodo al menos de dos años y el arrendamiento del segmento satelital.*

Objetivo No. 3 *Planificar el desarrollo regional de aplicaciones CNS/ATM e implantar dichas aplicaciones en correspondencia con los requisitos FASID CAR/SAM.*

4.5.2.1 La Reunión también tomó nota de que este nuevo proyecto estaba siendo apoyado, con la excepción de Colombia, por todos los Estados de la Región. Al respecto se informó que Colombia manifestó ciertas limitaciones para participar en el nuevo proyecto para la REDDIG y que los Estados y la OACI deberían establecer con Colombia un acuerdo a fin de que la programación que estaba siendo implementada para operar la REDDIG no sea alterada en el futuro y el segmento satelital, por razones técnicas, se mantenga en un solo bloque. Se informó a la Reunión que este asunto se tratará en la Quinta Reunión del Comité de Coordinación de la REDDIG, la cual se celebrará el próximo mes de mayo con el propósito de examinar la puesta en marcha de la red y la futura administración de la misma tanto por el proyecto RLA/98/019 como por el nuevo proyecto RLA/03/901.

Ensayo regional de aumentación GNSS

4.6 La Reunión fue informada sobre los avances logrados en el proyecto RLA/00/009 Ensayo Regional de Aumentación GNSS y los trámites para la activación del nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/902 Ensayos SBAS/EGNOS en las Regiones CAR/SAM el cual estaba siendo establecido, en virtud de la Conclusión 11/45 formulada por la Reunión GREPECAS/11. Sobre el particular se tomó nota que el Proyecto RLA/00/009 finalizaba sus actividades en el año 2004 y que el nuevo proyecto para Ensayos SBAS/EGNOS tenía el documento del mismo en tramitación y en el cual participaban Colombia, Cuba y COCESNA por las Regiones CAR/SAM.

4.6.1 Colombia proporcionó a la Reunión una detallada descripción de los ensayos a ser realizados a través de la plataforma de ensayos EGNOS (ESTB) a implantarse en las Regiones CAR/SAM y que incluía la radiodifusión de señales de aumentación por medio del satélite INMARSAT III AOR-E. Se tomó nota que el proyecto demostraría la capacidad europea en el área de aumentación GNSS y proporcionaría resultados complementarios al Proyecto RLA/00/009 y que, asimismo, habría dos áreas posibles de cooperación entre estos dos proyectos a fin de poder establecer el modelo operacional GNSS para las Regiones CAR/SAM. Estas áreas de cooperación serían el análisis de la ionosfera y la interoperatividad EGNOS/WAAS. Sobre esta materia, la Reunión consideró que estos aspectos técnicos debían ser debidamente estudiados en un foro técnico apropiado y, al respecto, estuvo de acuerdo de que los mismos sean tratados por el GREPECAS dentro del Comité CNS del Subgrupo ATM/CNS. Sobre este particular, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 8/8 COOPERACION ENTRE LOS PROYECTOS RLA/00/009 Y RLA/03/902 EN RELACION A AUMENTACION GNSS

Que Colombia, como miembro del GREPECAS, documente los aspectos de cooperación entre los proyectos RLA/00/009 y RLA/03/902 en relación a los aspectos de análisis de la ionósfera y la interoperatividad EGNOS/WAAS para que los mismos sean estudiados por el Comité CNS del Subgrupo CNS/ATM en apoyo a la definición del concepto operacional GNSS para las Regiones CAR/SAM.

Actividades preparatorias para la undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11)

4.7 Se proporcionó a la Reunión información sobre los asuntos a ser tratados durante la Undécima Conferencia de Navegación Aérea y los aspectos preparatorios que la OACI estaba llevando a cabo en coordinación con Colombia, Brasil y COCESNA y en virtud de la Conclusión 11/54 del GREPECAS/11. En este sentido, se indicó que las Oficinas Regionales de la OACI de Lima y México, a fin que los Estados alcancen una postura regional común sobre las Cuestiones del Orden del Día 5, 6 y 7 de la AN-Conf/11, están planificando la preparación conjunta de documentación al respecto para ser considerada con otra información pertinente en una Reunión/Seminario preparatorio para la AN-Conf/11 que sería celebrada en Lima en Julio próximo. Al respecto, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/9 APOYO DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LA POSTURA COMÚN COORDINADA PARA LA AN-CONF/11

Que los Estados, con el propósito de alcanzar una postura común coordinada para la Undécima Conferencia de Navegación Aérea en relación a las Cuestiones 5, 6 y 7 del Orden del Día, presten su total colaboración al desarrollo de las actividades de coordinación que las Oficinas Regionales están llevando a cabo con Brasil, Colombia y COCESNA.

Implantación CNS/ATM

4.8 Colombia presentó a la Reunión un concepto para la implantación de elementos de los sistemas CNS/ATM que lo denominó *Principio equilibrado en la implantación del CNS/ATM en la Región*. En este sentido, se indicaba que el principio equilibrado consistía en que la OACI al impulsar el cambio hacia el sistema CNS/ATM, lo realice, no sólo bajo estudios de seguridad sobre el espacio aéreo o la existencia de una infraestructura tecnológica confiable en los Estados, sino fundamentalmente bajo un proceso gradual de transición y convivencia entre el sistema actual y el propuesto, que permita a las flotas aéreas de la Región el adaptarse o planificar el reemplazo de la aviónica según las condiciones financieras del sector por aquellas con las que pueden obtener de los nuevos sistemas su mejor provecho dentro de un proceso equilibrado, equitativo y con un horizonte de tiempo consecuente con la economía global del sector.

4.8.1 Sobre este particular, la Reunión al examinar el espíritu del denominado principio equilibrado pudo apreciar claramente que el mismo estaba completamente en línea con la Declaración sobre política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM en particular con aquellos principios relacionados con arreglos institucionales e implantación de los sistemas CNS/ATM. Asimismo pudo notar que el Plan Regional de implantación CNS/ATM contenía tanto en los textos del Documento I como del Documento II, aquellos conceptos contenidos dentro del mencionado principio equilibrado. La Reunión consideró la nota presentada por Colombia como un muy buen aporte ya que condensaba en pocas palabras conceptos claros sobre la transición a los nuevos sistemas CNS/ATM, la cual debe ejecutarse en forma evolutiva a partir de los actuales sistemas convencionales y estar diseñada para ofrecer una serie de mejoras bien pensadas, factibles y con una buena relación costo-beneficio que satisfaga las necesidades de los usuarios y culmine en un sistema que cumpla con las exigencias de seguridad, capacidad, eficiencia, regularidad y protección del medio ambiente.

APÉNDICE**ACTIVIDADES PENDIENTES POR PARTE DE LOS ESTADOS EN LOS NODOS REDDIG
COMO RESULTADO DE LAS PSAT****ARGENTINA***AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son seis:

SAEZ	SCEL
SAEZ	SUMU
SAEZ	SGAS
SAEZ	SLLP
SAEZ	SPIM
SAEZ	SBCT/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de Ezeiza.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SAEZ	SCEL
SAEZ	SUMU
BAIRES	CARRASCO APP
BAIRES	SUMU
SAEZ	CARRASCO APP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SARE /SAEZ	SGAS
SACO/ SAEZ	SCEL
SACO/SAEZ	SLLP
SAVC/SAEZ	SCEL/SCTE

SAVC/SAEZ	SCEL/SCCI
SARE /SAEZ	SBCT
SARE/ SAEZ	SUMU
SARE/SAEZ	SUMU/SUCA
SARE/SAEZ	SBCT/SBWI
SAZS/SAEZ	SCEL/SCTE

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia TRS del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

BOLIVIA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son tres:

SLLP	SBCT/SBBR
SLLP	SAEZ
SLLP	SPIM

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar la nueva central PBAX a fin de que cada posición de consola ATC tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de La Paz.

Efectuar las respectivas conexiones entre la PBAX y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en la PBAX y conectarlos de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SLLP	SPIM
SLLP	SBMN/SBPH

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en la PBAX y conectarlo de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SLLP	SCEL
SLLP	SBCT/SBBR
SLLP	SAEZ/SACO
SLLP	SBCT
SLLP	SGAS

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia TRS del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

BRASIL**CURITIBA***AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son cuatro:

SBBR/SBCT SLLP
SBBR/SBCT SAEZ
SBBR/SBCT SUMU
SBBR/SBCT SGAS

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Curitiba.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SBCT SGAS
SBCT SUMU

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBBR/SBCT SLLP
SBCT SAEZ/SARE
SBCT SLLP

SBWI/SBCT	SAEZ/SARE
SBWI/SBCT	SGAS
SBWI/SBCT	SBRF
SBCT	SBMN

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales .En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la estación maestra del sistema de aumentación GNSS ubicada en Rio de Janeiro al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados Para este caso se tendría que escogerse uno de los tres nodos REDDIG que Brasil posee.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

RECIFE

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

SBCT	SVMI
------	------

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Recife.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBRF SOCA
SBRF SUMU
SBRF SBMN
SBRF SBCT

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para la conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

MANAUS

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son cinco:

SBBR/SBMN SOCA
SBBR/SBMN SMPB
SBBR/SBMN SYGC
SBBR/SBMN SKED
SBBR/SBMN SPIM

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Manaus.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SBMN SVMI
SBMN SKED
SBMN SKED/SKLT
SBPH/SBMN SKED
SBPH/SBMN SLLP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBBE/SBMN SMPB
SBBE/SBMN SOCA
SBMN SYGC
SBPH/SBMN SPIM
SBMN SBRF
SBMN SBCT

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos

principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

CHILE

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SCEL SPIM

SCEL SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Santiago.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SCEL SPIM

SCEL SAEZ/SAME

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SCEL SAEZ/SACO

SCEL SLLP

SCTE/SCEL SAEZ/SAVC

SCCI/SCEL SAEZ/SAVC

SCTE/SCEL SAEZ/SAZS

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la estación maestra TMS del equipo de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B de la REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

COLOMBIA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SKED SPIM
SKED SEGU
SKED SBMN/SBBR
SKED SVMI

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Bogotá.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SKED	SEGU
SKED	SPIM
SKED	SVMI
SKED	SBMN
SKED	SBMN/SBPH
SKEC/SKED	SVMI
SKLT/SKED	SVMI

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SKAN/SKED	SEGU
SKCL /SKED	SEGU
SKLT/SKED	SPIM
SKCC /SKED	SVMI

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia del equipo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

ECUADOR*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son tres:

SEGU SPIM
SEGU SKED
SEGU SVMI

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar la central PBAX a fin de que cada posición de consola ATC tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Guayaquil.

Efectuar las respectivas conexiones entre la PBAX a través de sus interfases a circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en la PBAX y conectarlos de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SEGU SPIM
SEGU SKED

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en la PBAX y conectarlo de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SEGU SKAN/SKED
SEGU SKCL /SKED

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para la conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

GUYANA FRANCESA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SOCA	SVMI
SOCA	SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Cayenne.

Al mismo tiempo se tienen que efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SOCA	SBMN/SBBE
SOCA	SMPM
SOCA	SBRF

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

GUYANA

AFTN

Motivado a que en este momento Guyana no tiene un centro de conmutación AFTN tiene que conectar terminales dedicados con aplicaciones AFTN instalada a cada uno de los nuevos puertos contemplados y conectar estos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son tres:

SYGC SMPM

SYGC SVMI

SYGC SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que Guyana no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS Conmutados

SYGC SBMN

SYGC SMPM

SYGC SVMI

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

PUESTA A TIERRA DEL EQUIPAMIENTO DEL NODO

Proceder a conectar a tierra el equipamiento del nodo REDDIG.

PARAGUAY

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. Motivado a que el centro de conmutación de mensajes AFTN en el subsistema de comunicaciones trabaja con circuitos en lazo de corriente y el equipo al cual se tiene que conectar a la REDDIG (multiplexer MUX FRAD CX950 B) trabaja con RS232 es necesario instalar las respectivas interfaces para la conversión.

La cantidad de puertos son dos:

SGAS SBCT/SBBR

SGAS SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que Paraguay no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados para efectuar las comunicaciones dedicadas y conmutadas programadas.

Circuitos dedicados

SGAS SBCT

Circuitos conmutados

SGAS SLLP

SGAS SBCT/SBWI

SGAS SAEZ/SARE

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

PERU*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son siete:

SPIM SCEL
SPIM SLLP
SPIM SAEZ
SPIM SEGU
SPIM SVMI
SPIM SKED
SPIM SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de Lima.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SPIM SCEL

SPIM SKED
SPIM SEGU
SPIM SLLP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SPIM SKED/SKLT
SPIM SBMN/SBPH

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la Estación de Referencia del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

SURINAME*AFTN*

Se precisa urgentemente reparar el centro de conmutación de mensaje a efecto de conectar al nodo REDDIG los servicios AFTN. El sistema AFTN está reducido a un solo terminal, todos los restantes se encuentran fuera de servicio. Es necesario programar nuevos puertos al centro de conmutación y conectar estos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son tres:

SMPM	SYGCS
SMPM	SVMI
SMPM	SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que SURINAME no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos conmutados

SMPB SBMN/SBBE
SMPM SYGC
SMPM SOCA

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado para conexión. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los trámites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

URUGUAY*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son dos:

SUMU	SBCT/SBBR
SUMU	SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Montevideo.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SUMU	SAEZ
SUMU	BAIRES
Carrasco APP	BAIRES
Carrasco APP	SAEZ
SUMU	SBCT

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SUMU	SAEZ/SARE
SUCA/SUMU	SAEZ/SABE
SUMU	SBRF

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

VENEZUELA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son seis:

SVMI SYGC
SVMI SOCA
SVMI SMPM
SVMI SPIM
SVMI SEGU
SVMI SKED
SVMI SBRF

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS en línea caliente y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Maiquetía.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SVMI SKED
SVMI SBMN
SVMI SKED/SKEC

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SVMI SKED/SKCC
SVMI SYGC

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión, ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

Cuestión 5: Revisión de las actividades regionales en relación con la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea

5.1 En este asunto de la Agenda, se informó a las autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, la problemática presentada respecto a la lista de deficiencias por Estado en cada una de las áreas de la navegación aérea.

5.2 Se recordó a la Reunión que, en principio, las deficiencias en la esfera de la navegación aérea son aquellas que se determinan en base al Plan de Navegación Aérea de la OACI que, en el caso de las Regiones CAR/SAM, es el Documento 8733, Edición 14, que contempla el ANP Básico y el Documento FASID. Estas deficiencias también contemplan la aplicación de los SARPSs de la OACI asociados a dicho Plan.

5.3 La Reunión fue informada sobre el seguimiento llevado a cabo por la Oficina Regional SAM, de la OACI, sobre la Conclusión 7/13, elaborada por la RAAC/7, en que los Estados deberían enviar un Plan de Acción para corrección de las deficiencias identificadas, validadas y clasificadas en dicha Reunión, a más tardar hasta el 31 de octubre de 2002. Después de diversos contactos formales con los Estados, la Oficina Regional de la OACI solamente recibió los planes de 6 Estados.

5.4 Asimismo, se revisó la Conclusión 11/55, del GREPECAS/11, en la cual se establecía que los Estados/Territorios deberían desarrollar e implantar, con carácter de urgencia, un Plan de Acción para cada deficiencia, especificando medidas correctivas, la fecha de finalización y asignación de los recursos necesarios. Estos planes deberían ser sometidos a la OACI a más tardar el 30 de abril de 2003.

5.5 También se recordó a la Reunión la carta M6/1-02/69, del Secretario General de la OACI, de 27 de septiembre del 2002, la cual solicitaba a los Estados dar prioritaria atención a las deficiencias existentes en la Región y elaborar un Plan de Acción para eliminar dichas deficiencias.

5.6 Se presentó, a la Reunión, un curso de acción y una estrategia común Estados/OACI para mejorar los procedimientos de coordinación y la ejecución de medidas tendientes a resolver de una manera eficiente las deficiencias identificadas por los diversos mecanismos considerados en la metodología desarrollada por el Consejo de la OACI. En esta metodología, presentada en el **Apéndice** a esta parte del informe, se destaca la importancia de definir, claramente, las medidas correctivas a tomar.

5.7 En consideración de lo anterior, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/10 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

Que, para la resolución de deficiencias en la Región:

- a) se aprueba la Estrategia Regional que se detalla en el Apéndice a esta parte del informe; y
- b) la Oficina Regional de la OACI en Lima establezca la coordinación necesaria para la implantación de la Estrategia indicada en la letra a) de esta conclusión.

APÉNDICE

PROYECTO DE ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

1. **Objetivo**

1.1 La presente Estrategia para la identificación, evaluación, clasificación y resolución de Deficiencias que afectan a los servicios de Navegación Aérea será aplicada por la Oficina Regional en coordinación con los Estados a fin de establecer un Plan de Acción Coordinado y las respectivas herramientas de seguimiento y notificación para la resolución de las deficiencias mas criticas que afectan la implantación del Plan de Navegación Aérea y la aplicación de los SARPs correspondientes. Al aplicar la estrategia se debe tomar en cuenta:

- a) En correspondencia a las directivas del Consejo, la Oficina Regional debe mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias concreta que hubiera en la Región SAM, adoptando las medidas necesarias para recopilar información a fin de identificar, evaluar y clasificar las deficiencias, asignado las prioridades correspondientes, en conformidad a la metodología uniforme aprobada por el Consejo.
- b) El formato de Reporte de las deficiencias será el que se indica en la metodología aprobada por el Consejo. En la columna Medidas Correctivas/Descripción se detallara el Plan de Acción Coordinado con el Estado para la resolución de las deficiencias.
- c) La Oficina Regional proporcionara al GREPECAS las deficiencias “U” para su tratamiento por el Grupo Regional y un sumario ejecutivo de las acciones mas relevantes tomadas por la Oficina Regional/Estados para la resolución de las deficiencia tipo “A” y “B” (Conclusión GREPECAS 10/60). La Oficina Regional a través de los Informes de GREPECAS y las acciones tomadas por el Consejo/Comisión de Aeronavegación sobre las deficiencias “U” coordinara con los Estados el Plan de Acción Coordinado correspondiente.

1.2 Esta Estrategia debe ser considerada por la Oficina regional y los Estados como un asunto de alta prioridad para la resolución de las deficiencias.

2. **Estrategia Regional**

2.1 **Identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias.**

2.1.1 La Oficina Regional para la identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias empleará principalmente las siguientes fuentes:

- a) correspondencia ordinaria con los Estados;
- b) Visitas a los Estados (Informes de Misión);
- c) reuniones de navegación aérea de todo tipo (formales e informales);
- d) los usuarios a través de IATA, IFALPA, etc.; y
- e) informes sobre incidentes/accidentes de aeronaves

2.1.2 Cada área de Navegación Aérea de la Oficina Regional, después de examinar la deficiencia, asignará la prioridad correspondiente. La Oficina Regional notificará al Estado sobre este asunto como actividad de inicio para establecer el plan de acción coordinado correspondiente.

2.2 Registros de las deficiencias por parte de la Oficina Regional

2.2.1 La Oficina Regional mantendrá los siguientes tipos de registros para las deficiencias:

- a) Files corrientes como parte del registro de información en “hardcopy”;
- b) Base de Datos

2.2.1.1 Con relación a los Files además del File General de Deficiencias LT 1/19, Cada área de Navegación Aérea (AGA, AIS, ATM, CNS, MET, SAR) debe abrir el correspondiente File.

2.2.1.2 Con relación a la Base de Datos se elaborará como un asunto de urgencia una Base de Datos que entregue en correspondencia al formato contenido en la metodología aprobada por el Consejo, diferente tipo de reportes como ser:

- a) Reportes por Estado de todas las deficiencias.
- b) Reportes por Estado con deficiencias de áreas específicas.
- c) Otros.

2.2.1.3 Cada Área de Navegación Aérea de la Oficina Regional será responsable del mantenimiento de la base de datos en la parte de su competencia, la cual será accesada por la persona responsable en cada área. Asimismo cada área de navegación aérea será también responsable del manejo y actualización de los Files y de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados con los Estados. Cada área preparará, en base a los registros y coordinación con la Dirección de la Oficina, los reportes sobre deficiencias para el seguimiento interno y para ser presentadas a las reuniones de navegación aérea dentro y fuera de la región y al GREPECAS.

2.3 Resolución de las Deficiencias

2.3.1 Una vez que la deficiencia ha sido identificada, evaluada, clasificada con su prioridad correspondiente, la Oficina Regional iniciará de acuerdo con el examen realizado por cada área de navegación aérea la coordinación con el Estado para establecer el Plan de Acción Coordinado correspondiente a fin de resolver la deficiencia. Este plan de acción coordinado debe contener en breve al menos la siguiente información:

- a) *Que* acción y *como* será ejecutada por el Estado/Estados comprometidos en la implementación de soluciones para la deficiencia.
- b) *Cuando* (fecha) se espera con una alta probabilidad que la acción y los procedimientos a ser llevados a cabo para solucionar la misma de acuerdo a a) anterior sean efectivos.
- c) De ser posible, recursos comprometidos (personal y presupuesto) en la resolución de la deficiencia.
- d) Fuente de financiamiento (recursos propios del Estado, otros); y
- e) Recomendaciones para el futuro a fin de mejorar la prestación de los servicios por ejemplo, en reemplazo de los circuitos orales, aplicación de enlace de datos para coordinación ATS.

Nota: Este Plan de Acción Coordinado también puede establecerse durante las reuniones de navegación aérea o las visitas a los Estados.

2.3.2 Se debe considerar como herramientas de coordinación seguimiento y notificación de deficiencias para el trabajo de la Oficina Regional, los siguientes mecanismos:

- a) Visitas Oficiales a los Estados por el personal de la Oficina Regional.
- b) Correspondencia Oficial con los Estados.
- c) Reuniones de Navegación Aérea (formales e informales).

2.3.3 Como se indica en 2.2.1.3, cada área de navegación aérea de la Oficina Regional será responsable de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados acordados por los Estados. De acuerdo con la clasificación y prioridad asignada a la deficiencia, estas acciones de seguimiento deben ser ejecutadas en forma constante para no perder el “*momentum*” generado por el establecimiento del mencionado Plan. En este sentido, y en coordinación con la Dirección, cada Oficial Regional en base a la coordinación con los Estados y de acuerdo a su visión regional debería considerar objetivos anuales susceptibles a ser medidos con relación a la resolución de deficiencias, por ejemplo se podría asumir una figura porcentual de resolución de un tipo de deficiencia en la región o en algunos Estados o Estado en particular. Al hacerlo así, el Oficial Regional debería establecer y ejecutar un plan de trabajo adecuado, preferentemente apoyado por una herramienta de gestión de proyectos.

Reuniones de navegación aérea en apoyo a la resolución de deficiencias

2.3.4 La Oficina Regional programará, por área de navegación aérea la celebración de al menos una Reunión de Implantación por año. Estas reuniones, entre otras cosas, tratarán prioritariamente todos los asuntos que se consideren necesarios para la resolución de deficiencias bajo un asunto específico de la Agenda para la Reunión. La Oficina Regional para garantizar este mecanismo de apoyo, debe obtener de los Estados su total compromiso sobre la necesidad de la celebración de estas Reuniones de Implantación y sobre su participación con amplio poder de decisión por parte de los delegados.

2.3.5 La Oficina regional mantendrá una constante coordinación con los Estados en relación a la ejecución de los Planes de Acción Coordinados. Las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil serán los eventos de mayor jerarquía institucional a las cuales la Oficina Regional elevara un informe detallado del estado de ejecución de los Planes de Acción Coordinados con miras a acordar acciones destinadas a fortalecer los mecanismos de ejecución de dichos planes.

Visitas Oficiales a los Estados

2.3.6 Uno de los principales Objetivos de las visitas oficiales a los Estados de parte del personal de la Oficina Regional de la OACI será el asunto de la resolución de deficiencias en base al Plan de Acción Coordinado. Durante la visita se dará asistencia al Estado por parte del personal de la OACI para impulsar la aplicación del mencionado Plan. Asimismo durante la visita se aprovechara para identificar otras deficiencias para su posterior tratamiento de acuerdo a los procedimientos anteriores.

Otros mecanismos para fortalecer la implantación de soluciones a las Deficiencias

2.3.7 La Oficina Regional en coordinación con los Estados podrá acordar otros mecanismos posibles a fin de establecer mediadas para atender a la resolución de las deficiencias. En este aspecto y dentro de las herramientas que tiene la OACI esta el mecanismo ofrecido por la cooperación técnica de la Organización, los Proyectos Especiales de Ejecución del Consejo, Seminarios y Talleres.

Cuestión 6 del**Orden del Día: Revisión de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM**

6.1 En esta Cuestión, la reunión recibió información sobre las actividades desarrolladas en la región para la implantación de servicios y facilidades multinacionales. En este contexto se recordó que la Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil, había tomado nota de los mecanismos regionales disponibles para abordar el estudio de los asuntos institucionales, como asimismo, de una serie de sistemas/servicios susceptibles al establecimiento de acuerdos institucionales para su administración, mantenimiento, operación y control.

6.2 Se informó que dichos sistemas/servicios están siendo estudiados por el Proyecto RLA/98/003 en apoyo a las actividades del mecanismo del GREPECAS. La Reunión estuvo de acuerdo en que los resultados que se obtendrían del estudio que realizará GREPECAS sobre arreglos institucionales, serán analizados por el Grupo Regional de Especialistas de Alto Nivel, cuyos términos de referencia fueron establecidos por medio de la Conclusión 7/5 de la Reunión RAAC/7.

6.3 La reunión concordó en que la cooperación internacional entre todos los interesados y responsables de la implantación de los sistemas CNS/ATM parece ser la forma mas clara para viabilizar el tratamiento del tema de aspectos institucionales. En este sentido se informó a la reunión que en GREPECAS se han tratado y llevado a la práctica dos asuntos importantes sobre esta materia, uno CNS y otro ATM, que son la Red Digital Sudamericana (REDDIG) y la Agencia de Monitoreo (CARSAMMA).

6.4 La Reunión fue informada que durante la Quinta Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/98/003 (Marzo del 2003), se reestructuraron sus objetivos y se estableció en uno de ellos las actividades necesarias para desarrollar las tareas sobre aspectos institucionales, incluyendo en dichas tareas la formulación de un arreglo institucional de características regionales en el ámbito de los servicios de navegación aérea. Se informó que el proyecto podría entregar sus resultados para ser considerados por el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS a mediados del 2005.

6.5 La Reunión concordó en la importancia del trabajo que esta siendo ejecutado por el proyecto RLA/98/003 en materia de aspectos institucionales, y que, sin el apoyo de los Estados a las actividades del mismo, sería difícil poder armonizar un plan que pueda contemplar los intereses de todos y cada uno de los Estados para la implantación de los sistemas CNS/ATM en el mediano y largo plazo. En este sentido la Reunión consideró formular la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 8/11 APOYO AL PROYECTO REGIONAL DE
COOPERACIÓN TÉCNICA EN MATERIA DE
ASPECTOS INSTITUCIONALES PARA LA
IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

A fin de que el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003 pueda alcanzar en forma efectiva y eficiente sus resultados en materia de aspectos institucionales, que los Estados que formen parte o no del proyecto apoyen las actividades del mismo en cuanto a:

- a) proporcionar de la manera más completa posible ya sea al proyecto o a la Oficina Regional información sobre todos aquellos aspectos operacionales, técnicos y administrativos en relación a la planificación e implantación de servicios/sistemas CNS/ATM;
- b) lograr crear un amplio ambiente de cooperación regional que facilite la comprensión, armonización y establecimiento de planes comunes CNS/ATM; y
- c) agilizar procedimientos internos en cada Estado para la aprobación de los resultados del proyecto a fin de establecer las bases, de un marco para un acuerdo institucional regional de servicios de navegación aérea del futuro.

6.6 La Reunión tomó nota de que el principal órgano de análisis y revisión de los aspectos institucionales en las regiones CAR/SAM era el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS y que las complejas tareas a ser llevadas a cabo por el Grupo de Tarea necesitarían de una efectiva y eficiente colaboración de los miembros del mismo, los cuales a la vez deben recibir el apoyo necesario de sus administraciones para el desarrollo de las tareas que se les asigne. En acuerdo con lo anterior la reunión formuló de la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 8/12 APOYO AL TRABAJO A DESARROLLAR POR EL
GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS
INSTITUCIONALES**

Que Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Perú, que han aceptado nominar especialistas al Grupo de Tarea sobre Asuntos Institucionales, presten el mayor apoyo posible a dichos especialistas a fin de que el desarrollo de las tareas del Grupo se realicen de una manera efectiva y eficiente.

6.7 En correspondencia a las tareas a ser desarrolladas sobre aspectos institucionales por el proyecto regional RLA/98/003 y GREPECAS, se estuvo de acuerdo en que las inversiones necesarias para la implantación de un arreglo institucional de características regionales para los servicios de navegación aérea, tales como un órgano central, requerirían una planificación muy bien coordinada, junto con un análisis de los aspectos legales e institucionales involucrados. En este sentido, se estuvo de acuerdo que la Región debería planificar este asunto considerando el ahorro de dinero y tiempo para su implementación, aprovechando capacidades ya instalados o en fase de implantación para asegurar el éxito de la planificación.

6.8 Finalmente, la reunión discutió una propuesta para que la OACI en coordinación con los Estados que tengan interés en participar, lleven a cabo gestiones ante la Comunidad Andina de Naciones, para establecer esquemas multinacionales de prestación de servicios o de control de la seguridad operacional, entre los Estados integrantes de este organismo. Al respecto, la reunión concordó unánimemente que no era conveniente sacar del ámbito de los organismos especializados actividades de carácter técnico y operacionales, y que en todo caso esa era una materia que podía ser discutida en reuniones bilaterales o multilaterales entre los Estados interesados.

Cuestión 7 del**Orden del Día: Seguimiento de la implantación de las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores**

7.1 En esta Cuestión, la reunión pasó revista y actualizó el estado de implantación de cada una de las conclusiones adoptadas por las anteriores reuniones de Autoridades de Aviación Civil de la Región.

7.2 La reunión coincidió en la necesidad de que cada Estado revise el listado de conclusiones vigentes que se adjunta en el **Apéndice** a esta parte del informe y, según corresponda, adopte las acciones necesarias para dar total cumplimiento a las mismas.

7.3 Varios comentarios fueron hechos a la reunión en relación a las conclusiones 5/11 *notificación de incidentes ATS en la Región SAM* y 6/19 *implantación de programas de investigación de incidentes ATS*, concluyéndose que, si bien la aplicación de estas dos conclusiones había producido una disminución en los incidentes ATS, aun su número era alto y, por lo tanto se debía continuar haciendo esfuerzo para alcanzar números mas reducidos.

APENDICE**CONCLUSIONES VIGENTES FORMULADAS POR LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA REGION SAM (RAAC)****CONCLUSION 5/4 COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS**

Que las administraciones de aviación civil:

- a) en estrecha coordinación con los institutos geográficos, responsables por la cartografía nacional, establezcan planes para la efectiva implantación del WGS-84; y
- b) remitan oportunamente el cronograma de implantación producto de los planes señalados en el párrafo anterior a la Oficina Regional de la OACI.

CONCLUSION 5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs

Que la Oficina Regional de la OACI para la Región SAM fomente a través del GREPECAS:

- a) un esfuerzo coordinado a escala regional para asegurar que el SMAS comprenda el número óptimo de GESs; y
- b) los medios de proveer servicios, poniendo énfasis en las instalaciones compartidas.

CONCLUSIÓN 6/5 ADHESIÓN AL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, exhorta a los Estados de la Región que aún no se han adherido al Sistema Regional de la Vigilancia Operacional, a hacerlo lo antes posible, suscribiendo el Acuerdo pertinente con la CLAC.

CONCLUSION 6/8 DESARROLLO DE ESCENARIOS PARA LA PROVISION DE INSTALACIONES Y SERVICIOS

Que la Oficina Regional, a través del GREPECAS desarrolle escenarios para evaluar los problemas relacionados con la implantación, administración y operación de los sistemas CNS/ATM, incluyendo su impacto económico, institucional y político.

CONCLUSIÓN 6/15 APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, reconociendo la necesidad de capacitación de nivel gerencial al personal de las entidades de aviación civil, acuerda brindar el máximo apoyo al desarrollo de las actividades del Instituto Panamericano de Aviación Civil, “Assad Kotaite”, facilitando la participación de los profesionales que sean requeridos como expositores en los cursos que organice, así como haciendo uso de los programas de instrucción que propicie.

CONCLUSION 6/16 LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS

Exhortar a los Estados a que:

- a) participen en el programa de expertos asociados de la OACI (préstamo de funcionarios nacionales pagados por el propio Estado mediante un convenio con la OACI, por tiempo limitado, en áreas en que la Oficina no tiene suficientes recursos humanos para atender las necesidades de la Región); y,
- b) continúen brindando apoyo al programa de reuniones de la Oficina SAM, ofreciéndose como sede para las citadas reuniones, permitiendo de esta forma la disminución de costos por este concepto

CONCLUSIÓN 6/19 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM

Que:

- a) los Estados de la Región SAM que cuenten con un programa de investigación de incidentes ATS hagan el mayor esfuerzo posible para mejorar los procedimientos utilizados; y
- b) aquellos Estados que aún no lo hayan hecho, establezcan un programa de investigación de incidentes ATS con el fin de determinar e identificar las causas que lo provocan, tomar las medidas correctivas necesarias y de esta manera, evitar que los niveles de seguridad y eficiencia puedan verse disminuídos.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 acápites a) y b) anteriores, informen a la Oficina Regional sobre los resultados de las gestiones realizadas.

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.

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 auditorías 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.

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.

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.

- - - - -

Cuestión 8 del: **Otros asuntos**
Orden del día

8.1 Bajo este asunto de la Agenda, la Reunión discutió lo siguiente:

- a) Mejoramiento del control del espacio aéreo con radares monopulso
- b) La aviación general y agrícola en época de crisis
- c) Idioma Inglés

Mejoramiento del control del espacio aéreo con radares monopulso

8.2 Argentina presentó información a la Reunión sobre dificultades financieras que había atravesado para implementar un plan de control de tráfico aéreo y vigilancia, mediante el despliegue de una red de radares secundarios en las FIRs de su jurisdicción. En este sentido, se indicó que se había realizado un exhaustivo análisis para considerar la posibilidad de adquisición de radares monopulso, de fabricación nacional, para control de rutas con capacidad de integración de datos radar como, asimismo, una capacidad en modo **S** para aplicación en ambiente CNS/ATM.

8.3 Se informó, también que, como resultado del análisis efectuado, se había firmado un convenio con una firma nacional para la fabricación de 11 radares secundarios monopulso, los cuales serán entregados en un plazo de 7 años. Se indicó que esta medida reportará a la Administración Argentina grandes beneficios, en vista que los costos a considerarse en la implantación de los radares de fabricación nacional son muchos menores que los que podrían ser encontrados en el mercado internacional.

8.4 Varios Estados felicitaron a la Administración Argentina por el emprendimiento de esta iniciativa, la cual podría, en el futuro, brindar posibilidades de acuerdo bilaterales con otros Estados para facilitar, entre otras cosas, el intercambio de datos radar.

La Aviación General y Trabajo Aéreo especiales en época de crisis

8.5 Se presentó información a la Reunión sobre la situación de la Aviación General y Trabajo Aéreo especiales en época de crisis. Los componentes básicos que conforman estas dos actividades (Escuelas de Vuelo, Centros de Instrucción, Trabajo agrícola, Aviación general, etc.) se encuentran necesariamente atravesando por las mismas dificultades que la situación actual nos plantea.

8.6 La actividad aerocomercial por su propia dinámica e importancia centra en sí misma la mayor atención y esfuerzos por parte de las Autoridades Aeronáuticas Cíviles de cada país. Se aprecia que no ocurre lo mismo con las actividades enunciadas en el título de la nota de estudio.

8.7 Se propuso estudiar y elaborar un programa regional que reúna en el corto plazo, todas las fortalezas disponibles en la Región que adecuadamente armonizadas, tiendan a sostener y proteger los componentes básicos (Aviación General y Trabajos Aéreos especiales), mediante un fluido intercambio de capacidades.

8.8 La Reunión, al debatir este asunto, consideró que lo planteado merecería una respuesta adecuada y oportuna por parte de los responsables de ejercer la autoridad aeronáutica, mediante el establecimiento de políticas de apoyo que deberían reflejarse en acciones concretas que colaboren a enfrentar y superar la difícil coyuntura, a fin de mantener una aeronáutica civil moderna y rentable.

8.9 La Reunión, si bien no pudo llegar a una conclusión unánime sobre este asunto, consideró que esta materia debería ser, preliminarmente, tratada en el marco de la CLAC, para analizar los aspectos pertinentes, que puedan responder a las expectativas y a la capacidad potencial del sector, a fin de contar, en el futuro, con una aviación aéreo-comercial recuperada. De acuerdo a lo anterior, el Oficial Regional de Transporte Aéreo de la Oficina SAM, quien además es Secretario de la CLAC presentará este asunto a la próxima reunión del Comité Ejecutivo de esa organización.

Idioma Inglés en Comunicaciones Aeronáuticas

8.10 En relación con el tema del idioma inglés en las comunicaciones aeronáuticas, la Reunión tomó nota que el Consejo de la OACI había aprobado en Marzo pasado enmiendas a los Anexos 1, 6, 10 y 11 prescribiendo un nivel mínimo de conocimiento del idioma inglés que debe ser cumplido por pilotos y controladores a partir del año 2008.

8.10.1 En ese sentido, la Reunión concordó sobre la necesidad futura de tomar acción, por parte de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados, para cumplir con los nuevos estándares especificados en los Anexos anteriormente mencionados.

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: gdonadil@fibertel.com.ar

Guillermo José Testoni
Jefe del Estado Mayor del
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
4° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6014
Fax: +5411 4317 6125
E-mail: jemcra@sicra.net

Guillermo Destefanis
Director de Habilitaciones Aeronáuticas
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
5° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Telefax: +5411 4317 6010
E-mail: destefanis@sicra.net

Dante Rafael Dovichi
Director de Tránsito Aéreo
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso Of. 172/174
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6307 / 14541
Fax: +5411 4317 6307
E-mail: ddovichi@fibertel.com.ar
ditraer@sicra.net

José Antonio Alvarez
Jefe Depto. de Control Operativo
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1° piso – Of. 170
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6408
Fax: +5411 4317 6502
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

Alberto Angel Barbati Director de Sensores Radar Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 4° piso – Of. 440 Capital Federal, 1104	Telefax: +5411 4317 6300/6302 E-mail: abarbati@sicra.net
Luis Augusto Demierre Jefe Proyecto Nacional CNS/ATM Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 5° piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Telefax: +5411 4317 6519 E-mail: cns-atm@faa.mil.ar
Juan Manuel Funes Tondino Director Económico Financiero Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 4° piso – Of. 400 Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6067 E-mail: rrff@sicra.net
Guillermo Ricardo Cocchi Jefe División Espacios, Rutas y Sistemas de navegación aérea Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1er piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6307/6502 Fax: +5411 4317 6307 E-mail: ditraer@faa.mil.ar
José Palermo Jefe Depto. Aeródromo Dirección de Tránsito Aéreo Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1° piso – Of. 163, Sector Verde Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6555 E-mail: agaditraer@sicra.net
Enrique Muñóz Dirección Tránsito Aéreo Comando de Regiones Aéreas- CRA Av. Comodoro Pedro Zanni 250 1er piso Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina	Tel: +5411 4317 6502 E-mail: enriquejmu@hotmail.com

Alberto Miguel Singh
Dirección de Comunicaciones
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
10° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Telefax: +5411 4317 6667
Cel: +5411 5114 8220
Fax: +5411 4317 6322
E-mail: asingh@impsat1.com.ar

Héctor Enrique Pasquali
Jefe Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso – Of. 183 Sector Verde
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

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

Héctor Luis Sánchez
Auxiliar Departamento OACI
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso – Of. 183 Sector Verde
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

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

Gustavo Daniel Driussi
Jefe Depto. AVSEC
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Aeropuerto Ezeiza
CC No. 11
CP 1801
Ezeiza, Pcia. Buenos Aires,

Telefax: +5411 4480 2297
E-mail: departamentoavsec@policiaaeronautica.gob.ar

Justo Demetrio Díaz
Director de Coordinación
Dirección Nacional de Aeronavegabilidad
Junín 1060
Buenos Aires

Tel: +5411 4576 6405
Fax: +5411 4576 6405
E-mail: normas@dna.org.ar

Alba del Valle Thomas Hatti
Coordinadora Ejecutiva de Transporte
Aerocomercial (CETA)
Asesora
Hipólito Yrigoyen 250
Piso 12, Oficina 1211
(CP 1310) Capital Federal
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4349 7205 / 7207 / 7218
Fax: +5411 4349 7206
E-mail: ahatti@mecon.gov.ar

Jorge Adolfo Cardó
Jefe Depto. Personal del
Comando de Regiones Aéreas
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
CP 1104, Capital Federal
4to Piso – Ofic. 415 Sector Blanco

Tel: +5411 4317 6555
E-mail: ditraer@faa.mil.ar

José Cuadrado
Asesor Seguridad Aeroportuaria del
Organismo Regulador del Sistema
Nacional Aeroportuario
Corrientes 441
1er Piso
CP 1043, Capital Federal

Tel: +5411 4327 3731
E-mail: jocuadrado@yahoo.com.ar

BOLIVIA

Luis Eduardo Melean Eterovic
Director General de Aeronáutica Civil
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz 1278
Casilla Postal 9360
La Paz, Bolivia

Tel: +5912 2115519
+5912 2374142
Fax: +5912 2115519
E-mail: dgacbol@ceibo.entelnet.bo

Juan Urrutia
Director de Transporte Aéreo
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz 1278
Casilla Postal 7172
La Paz, Bolivia

Tel: +5912 2377136
Fax: +5912 2312485
E-mail: urrutia@dgac.gov.bo

BRASIL / BRAZIL

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

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

Washington Carlos de Campos Machado
Director General, DAC
Rua Santa Luzia 651 - 6 Andar, Sala 615
Centro – Rio de Janeiro
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel: +5521 3814 6701
Fax: +5521 2544 6335
E-mail: dgac@dac.gov.br
Website: www.dac.gov.br

Paulo Roberto Cardoso Vilarinho
Vice Director de Planeamiento DECEA
Presidente CECATI
Av. Gral. Justo 160 – 5° Andar
Castelo, Río de Janeiro,
RJ, CEP 20031-030 - Brasil

Tel: +5521 3814 6157
Fax: +5521 3814 6330
E-mail: vidplan@decea.gov.br
cecati@decea.gov.br

Mayron dos Santos Pereira
Asesor Especial do DGAC
Departamento de Aviación Civil
Rua Santa Luzia 651, Centro
RJ, CEP 20030 – 040 - Brasil

Tel: +5521 3814-6702
E-mail: assespdgac@dac.gov.br

Franklin Nogueira Hoyer
Assistente da CERNAI
Av. Marechal Camara 233-12 Andar
Castelo, Río de Janeiro
RJ, CEP 20020-080 - Brasil

Tel: +5521 2240 6798
Fax: +5521 2240 6022
E-mail: cernai@dac.gov.br

Alvaro Moreira Pequeno
Comisión CNS/ATM
Rua Anfilofio de Carvalho 29 – Sala 1113
Centro, Río de Janeiro
RJ, CEP 20031-030 - Brasil

Tel: +5521 2533 1978
Fax: +5521 2533 6404
E-mail: cnsnavega2@decea.gov.br

Ricardo Mendes
Agregaduría Aérea de Brasil en
Argentina
Calle Cerrito 2350
Buenos Aires, CF

Tel: +5411 4811 9652
Fax: +5411 4815 4533
E-mail: adarg@fibertel.com.ar

Pedro de Carvalho e Silva
Agregado Aéreo Adjunto de Brasil
en la República Argentina

Telefax: +5411 4811 9652
E-mail: adarg@fibertel.com.ar

CHILE

Enrique Rosende Alba
Director General de
Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7501 / 205 2092
Fax: +562 209 0532
E-mail: rai@dgac.cl
dirdgac@dgac.cl

Iván Galán
DGAC Chile
Av. Miguel Claro 1314
Santiago, Chile

Tel: +562 410 7510
Fax: +562 410 7454
E-mail: sdplan@dgac.cl

Roberto Sarabia Vilches
Agregado Aéreo de Chile en la
República Argentina

Tel: +5411 4803 7585

COLOMBIA

Juan Carlos Ramírez Mejía
Subdirector, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Piso 4
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel: +571 413 9376
Fax: +571 413 9342
E-mail: juan.carlos.ramirez@aerocivil.gov.co

ECUADOR

Rafael Dávila Fierro
Director General de Aviación Civil
DGAC
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 2238 364 / 2564 472
Fax: +5932 2563 995
E-mail: director@dgac.gov.ec

Iván Salas
Jefe Depto. de Gestión Técnica
DGAC – Div. Ingeniería Electrónica
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, ECUADOR

Tel: +5932 250 4529
Fax: +5932 250 6576
E-mail: ivanecu@yahoo.com

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

Douglas Lavin
Assistant Administrator for
International Aviation
Head of Delegation
FAA, API – 1, Room 1005
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel: +1202 267 3033
Fax: +1202 267 5800
E-mail: douglas.lavin@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
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 5198
E-mail: carey.fagan@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

Amelia Becke
Transportation Security Administration
Representative for Argentina, Bolivia,
Brazil, Chile, Paraguay, and Uruguay
4300 Av. Colombia
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 5777 4470
Fax: +5411 5777 4215
E-mail: amy.becke@tsa.dot.gov

Mayte Ashby
FAA Senior Representative
International Area Office for
Latin America/Caribbean
8600 NW 36 Street – Suite 501
Miami, Florida 33166

Tel: +1305 716 3300 ext. 12
Fax: +1305 716 3309
E-mail: mayte.ashby@faa.gov

GUYANA

Chabeenan Ramphul
82 Premnirangan Place
Prashad Nagar
Greater Georgetown
P. O. Box 1006
Guyana

Tel: +592 225 6822
Fax: +592 225 6800
E-mail: dg@gcaa-gy.org

PANAMÁ

Claudio Dutary
Director de Navegación
Aérea
Balboa, Ancón
Apartados 7501 y 7615
Zona 5, Panamá

Tel: +507 232 5568
Fax: +507 232 6622
E-mail: claudiodut@cwpanama.net

Humberto Chavarría
Subdirector General
Aptdo. 7501 – 7615,
Zona 5, Panamá

Tel: +507 315 9000 – 315 0217
Fax: +507 315 0721

Vinísio Coronado

Tel: +507 238 4292
E-mail: vincor1404@hotmail.com

PARAGUAY

Luisa Llerena de Zorrilla
Directora de Aeronáutica
Av. Mariscal López 1160
Asunción, Paraguay

Tel: +595 2121 1978
Fax: +595
E-mail: dinac@direcciondeaeronautica.gov.py

PERÚ

Roberto Rodríguez Galloso
Director de Navegación Aérea
DGAC
Ministerio de Transportes
Av. 28 de Julio 800
Lima 100

Tel: +511 425 1780 / 433 7800 ext. 1451
Fax: +511 425 1780
E-mail: rrodriguez@mtc.gob.pe
Website: www.mtc.gob.pe/dgac.html

Gabriel Delgado León
Director de Seguridad Aérea
DGAC, Perú
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Perú

Tel: +511 433 6710
+511 433 7800 Anexo 1392
Fax: +511 433 4938
E-mail: gdelgado@mtc.gob.pe
Website: www.mtc.gob.pe/transportes/aereo/dgac.html

URUGUAY

Eduardo R. Bianchi
Director General de Aviación Civil
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
Fax:
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Gustavo González
Director AVSEC
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
Fax:
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Jorge Cappi
Director de Seguridad de Vuelo
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo,

Tel: +5982 9008877
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

Sergio Pérez Lauro
Director de Transporte Aéreo
Yi 1444 2do Piso
C.P. 11100
Montevideo

Tel: +5982 9008877
E-mail: dgacuru@adinet.com.uy

José Fernández
Controlador de Tránsito Aéreo
Encargado de Sistemas ATM
Aeropuerto Int. Carrasco
Centro de Control
Montevideo

Tel: +5982 604 0407/08 ext. 117
Fax: +
E-mail: jfer@adinet.com.uy

ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

CLAC/LACAC

Ricardo Lloret Rodríguez
Presidente de la CLAC
Av. Mariscal López y 22 de Setiembre
Segundo piso
Asunción, Paraguay

Tel: +595 203615/213406
Fax: +595
E-mail: presiden@dinac.gov.py

Marco Ospina Yépez
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

IATA

Peter Cerdá
IATA LATAM/CAR
Director, Seguridad, 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: cerdap@iata.org
Website: www.iata.org

Patricio Sepúlveda
Director Regional para
América Latina y el Caribe
Avda. 11 de Setiembre 2155
Torre A, Of. 903
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 233 0063
Fax: +562 232 4687
E-mail: sepulvedap@iata.org

Paulina Asenjo
Gerente de Estudios
IATA
Avda. 11 de Setiembre 2155
Torre A, Of. 903
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 233 0063
Fax: +562 232 4687
E-mail: asenjop@iata.org

Luis Alberto Ruiz Cháves
Comandante de IBERIA L.A.E.
A.Z.I No. 1, Dirección de Operaciones
Aeropuerto de Barajas
28042 Madrid, España

Tel: (3491) 587-4018
Fax: (3491) 587-4014
E-mail: laruiz@iberia.es
E7610456@teleline.es

Jesús Elices Kiercheben
Relaciones Exteriores de IBERIA
Azi No. 1, Edif. 114 2da Planta
Despacho 208
Aeropuerto de Barajas
28042 Madrid, España

Tel: +3491 587 4018 / 4033
Fax: +3491 587 4014
E-mail: doce@iberia.es

Eduardo Juranovic
American Airlines Flight Operations
P. O. Box 997990, MD 2030
Miami, FL 33299 – 7990
USA

Tel: +1305 870 2540
Fax: +1305 526 1294
E-mail: Eduardo.Juranovic@aa.com

Manuel Góngora
United Airlines – MIAFO
Miami Intl. Airport – MIAFO
Miami, FL 33299 – 6037
USA

Tel: +1305 876 8439
Fax: +1305 869 1631
E-mail: manuel.gongora@ual.com

IFALPA

Eduardo Charpentier

Tel: +5411 4723 0648
E-mail: eduardocharpentier@yahoo.com.ar

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: rccp@icao.int
mderez@icao.int
amattei@icao.int
Website: www.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

Cuestión 1 del Orden del Día: Nuevo escenario regional en el transporte aéreo y privatización de aeropuertos

1.1 La reunión tomó conocimiento de información actualizada sobre la situación del transporte aéreo en la Región después de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y de las actividades que desarrollará el Comité Regional de Competitividad del Transporte Aéreo (Comité Post-Coloquio) para buscar solución a las dificultades por las que atraviesa el transporte aéreo a nivel regional. En ese orden de ideas, se pasó revista a los antecedentes originados en el coloquio OACI/CLAC/BID/IATA/AITAL y el trabajo que venían desarrollando los Organismos involucrados en la adopción de medidas que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo regional.

1.2 Por otro lado, se destacó la consolidación del movimiento integracionista entre los países que conforman las subregiones en América del Sur, a través de la firma de acuerdos más liberales, reuniones de coordinación y estudios realizados para el establecimiento de políticas comunes, enfatizándose que el transporte aéreo constituye una herramienta básica en la consecución de los objetivos integracionistas, resaltando la labor del Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales del Acuerdo de Fortaleza así como el desarrollo alcanzado por la Comunidad Andina de Naciones (CAN),

1.3 De igual manera se observó que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, en estrecha coordinación con la CLAC, ha impulsado este tipo de procesos desempeñando un rol de armonización y coordinación que permita el amalgamamiento de políticas que satisfagan el interés de todos los actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas) y de los usuarios del transporte aéreo.

1.4 Al pasar revista al actual escenario del transporte aéreo, se observó que en este nuevo esquema ya no sólo se debía tomar en cuenta a las autoridades aeronáuticas y a las líneas aéreas como referentes de esta actividad, sino también a los operadores de aeropuertos y entes reguladores de concesiones designados por los Estados. En ese sentido, los organismos especializados en materia de aviación, deberían prestar especial atención a los consumidores, entiéndase como tales, no sólo a los usuarios del transporte aéreo, sino también a los de los aeropuertos.

1.5 Se consideró que el trabajo a desarrollar por el “Comité Regional de competitividad del transporte aéreo” debería apuntar a la elaboración de una estrategia que permita eliminar los “cuellos de botella” en materia de trámites, permisos y competencia para cumplir adecuadamente con los acuerdos de los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas, partiendo de la Resolución A15-1 de la CLAC relativa a los “Acuerdos alcanzados por los Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina”, como respuesta a los mandatos de las XI y XII Cumbres Iberoamericanas de Jefes de Estado y de Gobierno”

1.6 La reunión respaldó la idea de que la estrategia señalada, entre otras cosas, contemple la constitución de Comités locales con la participación de todos los actores (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores y operadores de aeropuerto) que, liderados por la autoridad aeronáutica, impulsen estas tareas al interior de cada Estado. De igual manera, se consideró conveniente que el Comité regional de competitividad se encargue de monitorear este proceso.

1.7 Durante el debate, los delegados expresaron su preocupación por los serios problemas que viene atravesando la economía mundial y por ende, el transporte aéreo, no solo desde los acontecimientos del 11 de septiembre, sino que estos se han agravado por la guerra de Iraq y la neumonía asiática atípica, lo que ha incidido en una substancial baja del tráfico, afectando gravemente a todos los actores de la actividad aeronáutica, motivo por el cual consideraron que se deberían estudiar y adoptar medidas preventivas para enfrentar similares casos en el futuro.

1.8 La reunión reiteró que, la OACI en coordinación con la CLAC, como organismos especializados en materia de aviación civil, deberían enfocar su tarea, en este nuevo escenario a robustecer la interrelación de las políticas económicas con los aspectos técnicos, impulsando decisiones políticas que satisfagan el interés de los consumidores, teniendo como objetivo permanente la seguridad de este modo de transporte. Para tal efecto, se formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION 8/1 NUEVO ESCENARIO DEL TRANSPORTE AEREO

Que, los Estados de la región deberían adoptar las medidas tendientes a impulsar:

- a) 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 objetivo de alcanzar en el futuro un acuerdo de flexibilización regional sudamericano.
- b) el trabajo del Comité regional de competitividad del transporte aéreo como mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional; y,
- c) la coordinación entre los organismos especializados (OACI y CLAC) y brindar apoyo a otras iniciativas regionales que puedan surgir.

Cuestión 2 del Orden del Día: Análisis del Programa AVSEC de la OACI y su impacto en la Región

2.1 En este punto del orden del día, la reunión examinó los antecedentes de esta materia originados en la RAAC/7, el programa AVSEC de la OACI, el Plan de Acción y la situación regional. De igual manera, analizó la propuesta referente a la elaboración e incorporación de una cláusula AVSEC en los convenios bilaterales y al desarrollo de procedimientos de mensajes de advertencia AVSEC para los Estados que puedan verse afectados por carencias y deficiencias detectadas. Así mismo, se consideró otra propuesta relacionada al refuerzo de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, en cumplimiento del capítulo 13, numeral 13.2 del Anexo 6 al Convenio de Chicago.

2.2 Al considerar la situación regional, especial atención se prestó a la coordinación iniciada entre el Comité AVSEC del GREPECAS y el Grupo de Expertos AVSEC de la CLAC, destacando que el trabajo que se realice en estos foros debe ser armónico y complementario para evitar la duplicación de esfuerzos, no obstante es necesario mantener la independencia de las dos Organizaciones en función de sus objetivos estatutarios. En ese sentido la reunión acogió favorablemente la idea de realizar reuniones consecutivas en la misma sede, tomando en cuenta que varios expertos de los Estados participan en ambos foros.

2.3 Otro tema examinado con especial atención fue el referente a las medidas que viene implementando la OACI entre las que se destacan: la revisión de los instrumentos jurídicos; el perfeccionamiento del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional “*Seguridad*” – *Protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita*; la revisión de otros Anexos al Convenio de Chicago con relación a la seguridad; el fortalecimiento del mecanismo AVSEC especialmente en materia de evaluaciones técnicas; la activación de la labor de los documentos de lectura mecánica; el examen de los procedimientos para servicios de navegación aérea; la revisión de manuales de la OACI y textos de orientación y elaboración de conjuntos de material didáctico sobre seguridad; y, el fortalecimiento de los programas de instrucción.

2.4 Al considerar el Plan de Acción AVSEC de la OACI, se destacó el programa de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas que desarrollará la Organización en el marco del USAP, reiterando que los países en desarrollo deben recibir asistencia técnica y financiera para la adopción de medidas correctivas que permitan eliminar las deficiencias que determinen las citadas auditorías. De igual manera la reunión respaldó, el riguroso cumplimiento de los principios de soberanía, universalidad, transparencia, oportunidad, amplitud, coherencia, objetividad, justicia y calidad.

2.5 Durante el debate, la reunión destacó la necesidad de que a nivel regional se adopten medidas tendientes a: impulsar la cooperación industrial y tecnológica; fomentar la coordinación entre los Organismos regionales y sub-regionales; y examinar mecanismos de “avisos de advertencia” para detectar carencias y deficiencias. En atención al debate llevado a cabo, la Reunión concluyó en enfatizar las medidas para el mejoramiento de la seguridad, adoptando para ello la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/2 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN LA REGION

Que los representantes de los Estados SAM promuevan en los foros regionales (OACI –CLAC) las siguientes actividades:

- Evaluar la aplicación de normas, métodos recomendados y directrices de la OACI, así como la notificación de diferencias.
- Analizar los cursos que se dictan en los centros de instrucción, con el propósito de que éstos respondan a las a las necesidades de la región.
- Disponer de apropiado entrenamiento en materia de auditorias a nivel regional, y que los auditores que se encarguen de este trabajo pertenezcan a la propia región.
- impulsar la cooperación regional en materia de recursos humanos, materiales y económicos.
- evaluar a nivel regional las nuevas amenazas, determinando las que realmente están afectando a los Estados de la región, con el propósito de establecer políticas adecuadas que permitan desarrollar un trabajo coordinado que garantice el establecimiento de un nivel adecuado de seguridad para los Estados de la región.
- reiterar en la unificación de esfuerzos en materia de adquisición de equipos y procurar un acuerdo para la adquisición conjunta de los mismos, con el objeto de abaratar costos.
- impulsar la cooperación industrial y tecnológica;
- fomentar la coordinación entre los Organismos regionales y sub-regionales; y
- examinar mecanismos de “avisos de advertencia” para detectar carencias y deficiencias.

2.6 Asimismo, la reunión considero oportuno que en los convenios bilaterales de transporte aéreo, celebrados entre Estados de la Región y en aquellos casos que fuese posible, con otros Estados, se incluya una cláusula, que contemple la más amplia cooperación en materia AVSEC entre ambos Estados. De acuerdo a lo anterior la reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/3 CLÁUSULA AVSEC EN LOS CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AÉREO

Que los Estados,

Incluyan en los convenios bilaterales de transporte aéreo, una cláusula AVSEC que contemple la más amplia cooperación en materia de capacitación, tecnología, procedimientos, certificación y auditorias.

2.7 Finalmente, la reunión examinó detenidamente la propuesta presentada para adoptar medidas regionales respecto al bloqueo de la puerta de acceso a la cabina de vuelo, según lo dispone el Capítulo XIII del Anexo 6 al Convenio de Chicago. La reunión concordó en la necesidad de consultar a los Estados Sudamericanos sobre esta propuesta y revisar los resultados de tal consulta a la brevedad posible. De acuerdo a lo anterior, la reunión de autoridades de aviación civil adoptaron la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 8/4 BLOQUEO DE PUERTA DE ACCESO A LA CABINA DE VUELO

Qué la Oficina Regional Sudamericana de la OACI:

- a) Consulte a los Estados de la Región SAM, sus puntos de vista sobre la propuesta incluida en el **Apéndice** a esta parte del informe;
- b) Consolide las respuestas y las analice con los Directores de Aviación Civil de la Región SAM presentes en la próxima reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, (Varadero, Cuba, 18 y 19 Junio 2003; e
- c) Informe a los Estados, con la finalidad de obtener una posición común antes de la fecha de aplicación 1 de Noviembre del 2003, de los resultados obtenidos de la ejecución de los acápite a) y b) anteriores.

APENDICE**MÉTODO ALTERNATIVO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS 13.2.2 Y 13.2.3
DEL ANEXO 6 AL CONVENIO DE CHICAGO**

1. El explotador adoptará las medidas que sean necesarias para que todos los aviones de pasajeros de masa máxima de despegue superior a 45 500 kilos o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estén equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto

2. Plazo de cumplimiento para el reforzamiento de la puerta:
 - a) Para vuelos internacionales (USA y Canadá) : 09. ABR.2003
 - b) Para vuelos internacionales (Europa/Asia/Oceanía) : 01. NOV.2003

3. Los operadores aéreos que efectúen vuelos nacionales y regionales (Sudamérica) en aviones afectados por la referida enmienda y para las aeronaves que operen con matrícula extranjera, deberán implementar un sistema de bloqueo de la puerta de acceso a la cabina de vuelo, que impida el acceso de personas extrañas a la tripulación de la aeronave.

Plazo para su implementación : 01.NOV.2003

4. El explotador considerará los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas. Los plazos para la incorporación futura de este equipamiento, serán informados oportunamente.

5. El reforzamiento de la puerta de acceso al compartimiento de la tripulación de vuelo, el sistema de bloqueo de la misma y el sistema de vigilancia del área de la puerta, se harán de acuerdo a un diseño, fabricación e instalación debidamente certificado por la DGAC.

Cuestión 3 del Orden del Día: Vigilancia operacional

3.1 La discusión sobre esta Cuestión se centro en los siguientes aspectos:

- a) Programa Universal de la OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP);
- b) Ampliación del IUSOAP;
- c) Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional; y
- d) Licencia de pilotos mayores de 60 años.

Programa Universal de la OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP)

3.2 La Reunión tomó nota que el programa universal de auditorías se completó en junio de 2002, y el total de Estados auditados ascendió a 179, además de 5 territorios independientes que también fueron objeto de auditoría. Hasta la fecha, la realización de misiones de seguimiento de las auditorías ha demostrado el éxito que el IUSOAP ha tenido y que la mayoría de los Estados visitados habían hecho progresos importantes hacia la resolución de los problemas de seguridad operacional identificados.

Ampliación del IUSOAP

3.3 Se recordó a la reunión que de conformidad con la Resolución A33-8 de la Asamblea, el IUSOAP se ampliará a los Anexos 11, 13 y 14, a partir del año 2004. Asimismo se tomó nota de que las tareas preparatorias durante el año 2003 incluyen entre otras actividades, la preparación de los auditores, los cuestionarios previos a la auditoría, los protocolos de auditoría, la adaptación del Banco de datos sobre resultados y diferencias basados en las auditorías (AFDD) y las enmiendas de las publicaciones de la OACI correspondientes al IUSOAP, tales son el Documento 9734, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A – *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* y del Documento 9735, *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*.

3.4 El cuestionario previo a la auditoría será una de las herramientas más importantes a ser utilizada en el proceso de auditoría. Este cuestionario constará de tres partes, en las cuales se evaluará el nivel de cumplimiento de los SARPs por parte de los Estados. Este cuestionario será enviado a los Estados durante el segundo trimestre de 2003, y se espera recibir las respuestas dentro de las 6 semanas a partir de su recepción.

3.5 Con respecto a la auditoría de los servicios de tránsito aéreo, este escrutinio no sólo abarcará al Anexo 11, sino también las secciones pertinentes del Anexo 2, *Reglamento del Aire*, del Anexo 10, *Telecomunicaciones Aeronáuticas*, y del Anexo 15, *Servicios de Información Aeronáutica*.

3.6 El Plan de Acción elaborado por la OACI para realizar las auditorías objeto de la ampliación contempla las siguientes fases:

Primera Fase: Desarrollo del cuestionario a cargo de la OACI. A ser concluido a fines de setiembre de 2003.

Segunda Fase: Preparativos internos en la OACI para las auditorías. Se llevará a cabo actividades tales como la elaboración de material de instrucción para auditores. Se espera que los Estados envíen especialistas para que se entrenen como auditores en el proceso.

Tercera Fase: Realización de las auditorías entre febrero de 2004 y diciembre de 2008.

3.7 En la discusión sobre este Asunto, la reunión coincidió en que si bien cada Estado deberá prepararse individualmente para las auditorías, todos se podrían beneficiar de un mecanismo combinado para compartir información a fin de acelerar el proceso de preparación y evitar una duplicidad de esfuerzos. Este mecanismo podría fácilmente funcionar a través de comunicaciones telefónicas y electrónicas para compartir experiencias y distribuir el trabajo entre los Estados. En atención a lo anterior, la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/5 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREPARACIÓN DE LAS AUDITORIAS

Con la finalidad de acelerar el proceso de preparación para las auditorías de los Anexos 11, 13, y 14 del IUSOAP, se insta a que:

- a) cada Estado nomine un punto de contacto dentro de la organización encargada de los preparativos para las señaladas auditorías y se comprometa a intercambiar información en forma regular, por teléfono o a través de medios electrónicos;
- b) la OACI organice, al más breve plazo posible, un seminario regional sobre el programa de auditoría ampliado; y
- c) la Oficina Regional de la OACI en Lima, coordine las actividades necesarias para materializar las acciones a que se refieren los literales a) y b) de esta Conclusión.

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

3.8 Los Estados fueron incentivados a aprovechar los cursos, seminarios y talleres que ofrecen la Federal Aviation Administration (FAA), de los Estados de Norte América y de otras entidades, sobre Certificación de Inspectores de Aeropuertos, con el objeto de prepararse para la próxima expansión del Programa USOAP de la OACI, para aeropuertos en el año 2004, así como también para los requerimientos de certificación de aeropuertos, que se harán efectivos en Noviembre de 2003.

3.9 La Reunión tomó nota que el Sistema Regional había reconocido que el primer paso para mejorar la seguridad operacional en la región era estableciendo reglamentos y procedimientos armonizados, utilizando un lenguaje claro en su redacción, que facilite a los operadores aéreos de la región su cumplimiento y al mismo tiempo mejore su competitividad respecto a los operadores de otras regiones.

3.10 En este sentido, se recordó que el Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en su artículo 4, inciso b), dispone como una de las funciones del Sistema, el establecer regulaciones y procedimientos uniformes en las áreas de otorgamiento de licencia al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, compatibles con las normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendientes a la armonización y adopción de dichas regulaciones y procedimientos por los Estados participantes.

3.11 Asimismo, la reunión fue informada que a la fecha, se había trabajado en la armonización de las siguientes regulaciones, las que se encontraban en proceso de consulta con los Estados:

- LAR 11 Reglas para la formulación, emisión y enmiendas de las LAR;
- LAR 145 Organizaciones de mantenimiento aprobadas;
- LAR PEL 61, 63, 65 y 67 Licencias al personal; y
- LAR OPS Operación de aeronaves y certificación.

3.12 Se informó que, adicionalmente, el Sistema Regional estaba contemplando el establecimiento de acuerdos cooperativos de inspección. Dentro de ese marco, se propone realizar una serie de ensayos de certificación de Talleres de Reparación de Aeronaves, que ayude al Sistema regional a recabar información y experiencia sobre las dificultades logísticas que podría presentar la realización de labores de certificación e inspección por parte de un equipo multinacional y la homologación en los Estados. Asimismo, se está preparando un programa de implantación de un sistema de cooperación regional para aprobaciones de reparaciones y modificaciones en aeronaves.

3.13 La Reunión apoyó el trabajo que estaba realizando el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y las acciones que se estaban llevando a cabo para el establecimiento de un organismo regional de vigilancia de la seguridad operacional.

Licencia de pilotos mayores de 60 años

3.14 A continuación, la Reunión pasó a discutir una propuesta para flexibilizar la edad máxima de los pilotos. Se analizó el tema tomando en consideración las normas internacionales (Anexo 1 al Convenio de Chicago), los aspectos jurídicos en la legislación de algunos Estados de la Región, y los aspectos psicofísicos y aeronáuticos.

3.15 Se informó a la Reunión que la OACI venía analizando este tema por varios años, que el mismo figuraba actualmente en su programa de trabajo y que durante todo este tiempo no había sido modificada la norma establecida en el Anexo 1.

3.16 Después de un amplio debate sobre este asunto, que reflejó algunas diferencias en la aplicación de la norma en los Estados de la Región, la reunión concluyó que este tema debía continuar en manos de los estamentos especializados en la OACI, Panel Técnico y Comisión de Navegación Aérea. Asimismo, que se debería instar a aquellos Estados que aplican en sus regulaciones nacionales una norma diferente a la establecida en el Anexo 1 al Convenio de Chicago, lo notifiquen a la OACI, de acuerdo a lo que dispone el artículo 38 del citado Convenio. Finalmente, instar a los Estados, para que en caso de ser necesario, suscriban acuerdos para el otorgamiento de autorizaciones que permitan ingresar a sus respectivos espacios aéreos, a aquellos pilotos poseedores de una licencia que no esté de acuerdo a la norma internacional, de acuerdo con el Artículo 40 del ya mencionado Convenio de Chicago. En tal sentido la Reunión de Autoridades de Aviación Civil adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/6 LICENCIA DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, que aplican, en sus regulaciones nacionales, una norma diferente a la establecida en el numeral 2.1.10.1 del Anexo 1 al Convenio de Chicago, a:

- a) notificar la diferencia a la OACI de acuerdo a lo que establece el Artículo 38 del Convenio de Chicago; y
- b) establecer acuerdos bilaterales, en caso de ser necesario, para el otorgamiento de autorizaciones que permitan ingresar a sus espacios aéreos a los pilotos poseedores de licencias con anotaciones, según lo estipulan los artículos 39 y 40 del Convenio de Chicago.

Cuestión 4 del**Orden del Día: Plan Regional de Navegación Aérea - Transición a los sistemas CNS/ATM**

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la reunión examinó los siguientes asuntos:

- a) garantía de la calidad de los ATS;
- b) implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM;
- c) actividades de preparación para la CMR-2003 de la UIT con miras a la protección del espectro de radiofrecuencias aeronáutico;
- d) proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/019-Red Digital Sudamericana (REDDIG);
- e) Ensayo regional de aumentación GNSS
- f) Actividades preparatorias para la undécima Conferencia de Navegación Aérea; e
- g) Implantación CNS/ATM

Garantía de la calidad de los ATS

4.2 La reunión pasó a considerar las actividades que están siendo llevadas a cabo en las regiones CAR/SAM a fin de que, en correspondencia a las recomendaciones de la reunión RAN CAR/SAM/3, se implemente un programa de garantía de la calidad ATS para ambas regiones. La reunión tomó nota que el material de orientación para establecer el programa de garantía de la calidad ATS fue desarrollado por GREPECAS.

4.2.1 La reunión fue informada, que en correspondencia a la conclusión 7/15, formulada por la RAAC/7, los Estados estaban designando los responsables y coordinadores de los programas de garantía de la calidad ATS, los cuales se implantaban progresivamente en los diferentes niveles de las unidades ATS en los Estados correspondientes. La reunión estuvo de acuerdo que la implantación de los programas de garantía de la calidad contribuiría grandemente a reducir los incidentes ATS como parte de las mejoras a ser introducidas en los sistemas de gestión de la seguridad ATS.

4.2.2 La Reunión también tomó nota de la importancia que los Estados aprovechen los cursos de entrenamiento, seminarios y talleres que ofrecen la OACI y la Oficina de la FAA de Estados Unidos de Norte América. Otra fuente de especialización es el Curso Internacional de la FAA sobre Garantía de Calidad en la Gestión de Tránsito Aéreo, que se dictará en Agosto de 2003. Este entrenamiento se ofrecerá en la Academia de la FAA en Oklahoma, o en cualquier otro país.

4.2.2 La reunión tomó nota de los eventos organizados por la OACI a fin de diseminar, entrenar, capacitar e implantar programas de garantía de la calidad ATS. En este sentido, se tomó nota que para el año 2003 se tenía programado un nuevo taller de trabajo a ser llevado a cabo en Lima, Perú, del 12 a 16 de mayo.

4.2.3 La reunión discutió una propuesta para enmendar el material de orientación regional para programas de garantía de la calidad ATS (Capítulo 3, Numeral 3.3 – Estructura), para que las responsabilidades de estructurar y ejecutar el programa de garantía de la calidad esté fuera de las jefaturas ATS, a fin que dichas unidades que proporcionan el servicio, no sean las responsables de medir la calidad del mismo. Sobre el particular, se estableció un amplio y largo debate, llegando a la conclusión que el programa de garantía de la calidad debe ser ejecutado en todos los niveles y que cada administración debería estructurar sus programas de garantía de la calidad en correspondencia a sus necesidades. Por otra parte, se indicó que el material de orientación existente tenía la finalidad de establecer un programa de control de garantía de la calidad a nivel interno de las unidades ATS, pero que el mismo podría ser revisado, en el futuro, en función de las auditorias a ejecutar como parte de la extensión del programa USOAP de la OACI. La Reunión notó la conexión existente entre el Programa ATS de Garantía de Calidad y la expansión del IUSOAP de la OACI para los servicios de Tránsito Aéreo. El Programa ATS de Garantía de Calidad puede ser utilizado como una herramienta para ayudar a los Estados para la preparación del IUSOAP de la OACI.

Implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM

4.3 La reunión tomó nota de las actividades de implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM, desde la reunión RAAC/7. Al respecto, notó también el apoyo prestado por el proyecto regional RLA/98/003 como herramienta de implantación y asistencia para la transición a los sistemas CNS/ATM, en apoyo de un mecanismo de reuniones de autoridades y planificadores de gestión de tránsito aéreo (AP/ATM), eventos que han tenido un éxito rotundo en la implantación de rutas RNAV, RNP10 y RVSM.

4.3.1 En relación a la implantación de rutas RNAV, se tomó nota que, durante la reunión AP/ATM/4, celebrada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, en enero de 2003, se prosiguieron los estudios y coordinaciones para implantación de rutas RNAV tales como Santiago de Chile/Madrid; Asunción/Campo Grande; Sao Paulo/Lima; Sao Paulo/Santiago de Chile; Asunción/Sao Paulo y Panamá/San Juan de Puerto Rico. La reunión fue informada de los importantes beneficios logrados con la implantación de las rutas RNAV como, asimismo, de su progresiva introducción al ANP CAR/SAM mediante las correspondientes enmiendas.

4.3.2 La reunión también fue informada sobre los planes de implantación RNP10 pre-operacionales en las rutas UL780 y UL302 (Santiago de Chile/Lima) y la voluntad de Chile y Perú para continuar con la implantación en conjunto con la Agencia Regional de Monitoreo de las regiones CAR/SAM (CARSAMMA), representada por Brasil. Por otra parte, se indicó a la reunión de que los asuntos relacionados con el desarrollo de la planificación e implantación RNP serán examinados en el seno de las reuniones AP/ATM, cuyas bases para iniciar los estudios preliminares de una estrategia de implantación RNP en las regiones CAR/SAM estaban ya establecidas.

4.3.3 La reunión tomó nota de los progresos alcanzados en la implantación RVSM como, asimismo, del establecimiento, por parte de Brasil, de la CARSAMMA. En este sentido, se proporcionó información sobre los desarrollos más relevantes relacionado con la implantación RVSM, logrados desde la reunión AP/ATM/4. Al discutir las medidas a ser tomadas por los Estados, la reunión consideró que aquellos Estados que no habían promulgado la AIC hasta el 15 de abril de 2003 para la implantación de RVSM en sus espacios aéreos, deberían hacerlo lo antes posible, a fin de no perjudicar los planes regionales de implantación RVSM y evitar el establecimiento de zonas de transición, lo cual podría comprometer la homogeneidad de la implantación RVSM en las regiones CAR/SAM.

4.3.4 Brasil presentó información detallada de sus planes para la implantación de rutas RNAV, RNP, RVSM y de sus propuestas para la futura reunión AP/ATM/5.

4.3.5 La reunión no consideró necesario formular recomendaciones adicionales a las ya establecidas. Sin embargo, estuvo de acuerdo en continuar con los esfuerzos regionales que permitan la participación en forma amplia y comprometida, tanto de las altas autoridades como de los especialistas de cada área de trabajo, en todas las actividades que requiera la implantación de rutas RNAV, RNP y de la RVSM en las regiones CAR y SAM.

Actividades de preparación para la CMR-2003 de la UIT con miras a la protección del espectro de radiofrecuencias aeronáutico

4.4 Se proporcionó a la Reunión información sobre la Agenda de la Conferencia CMR 2003 de la UIT como asimismo información en relación a la actualización del documento final de la postura de la OACI, el cual se presentará a la UIT como una nota informativa durante el mes de mayo del 2003.

4.4.1 En relación a la Agenda de la Conferencia CMR 2003 la Reunión tomó nota que los siguientes asuntos eran de interés para la aviación civil:

- a) Asegurar la disponibilidad de espectro en la banda 5091 – 5 150 MHz para el uso del MLS y futuras aplicaciones de comunicaciones aeronáuticas. Cuestión 1.4 de la CMR 2003;
- b) Interferencia perjudicial a los servicios móviles aeronáuticos Cuestión 1.14 de la CMR 2003;
- c) Asegurar la protección del DME en la banda 1 164 – 1 215 MHz y de los sistemas RADAR en la banda 1 215 – 1 300 MHz de las interferencias posibles a ser causadas por los sistemas de radionavegación por satélite (RNSS) y protección de los sistemas radar que operan en la banda 2700 2900 MHz de la interferencia que causarían los sistemas de comunicaciones móviles no aeronáuticas - Cuestión 1.15 de la CMR-2003; y
- d) Uso de la corrección diferencial GNSS en la banda 108 a 117.975 Mhz - Cuestión 1.28 de la CMR-2003.

4.4.1.1 La Reunión examinó las medidas recomendadas por la OACI para que los Estados puedan apoyar la posición de la OACI durante la CMR 2003, como asimismo que era necesario, para fines de coordinación entre las Oficinas Regionales/sede de la OACI y los Estados, que los mismos implanten la Conclusión 11/39 de la Reunión GREPECAS/11, nominando la persona de contacto estrechamente vinculada con el trabajo de preparación a nivel nacional de los asuntos aeronáuticos relacionados con la CMR 2003, y que comuniquen esta nominación a la OACI.

Proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/019-Red Digital Sudamericana (REDDIG)

4.5 La Reunión recibió información sobre el estado de implantación de la Red Digital Sudamericana, la cual se llevaba a cabo a través del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/019, en virtud del cual, la OACI firmó un contrato con la empresa francesa SEEE para la provisión, instalación y puesta en marcha de la mencionada red. También se informó a la Reunión sobre el cronograma de actividades establecido para la implantación de la REDDIG y que se esperaba que esta red entre en funcionamiento durante el mes de mayo del 2003.

4.5.1 Se informó, también, que todo el equipo de los nodos se encuentra instalado en los respectivos sitios, lo cual fue verificado durante las visitas hechas por la OACI y el contratista para llevar a cabo las pruebas de aceptación provisional (PSAT) a fin de preparar los nodos para el próximo paso que sería las pruebas en red que serían controladas a partir del nodo de Lima. Sobre este particular, la OACI llevó a la atención de los Estados el hecho que durante las PSAT se encontraron asuntos pendientes y de responsabilidad de las Administraciones en relación a la preparación de las interfases de comunicaciones y programación del equipo terminal a ser conectado a los nodos REDDIG. En este sentido se puntualizó que era mandatario a fin de proseguir con la marcha del proyecto que estos asuntos pendientes fuesen resueltos por las Administraciones. Sobre el particular, en el **Apéndice** a esta parte del Informe se listan los asuntos pendientes indicados. Al examinar esta materia la Reunión convino en formular la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 8/7 PUESTA EN OPERACIÓN DE LA REDDIG

Que, como un asunto de urgencia, los Estados participantes al proyecto de cooperación técnica PNUD/OACI RLA/98/019, a fin de poner en marcha exitosamente la REDDIG en el plazo previsto, realicen el máximo esfuerzo a fin de completar, antes de las pruebas en red de la REDDIG (NAT), todos los asuntos pendientes listados en el Apéndice a esta parte del Informe, las cuales fueron identificadas en las pruebas de aceptación provisional (PSAT) realizada entre el proyecto, la empresa contratista y la contraparte del Estado.

4.5.2 La Reunión tomó nota de la tramitación realizada con respecto al nuevo proyecto de cooperación técnica RLA/03/901, el cual tenía los siguientes tres objetivos principales:

Objetivo No. 1 *Elaborar una propuesta para la creación de un mecanismo multinacional para la administración definitiva de la REDDIG, considerando los estudios que al respecto serán llevados a cabo por GREPECAS.*

Objetivo No. 2 *Administración de la REDDIG bajo las condiciones establecidas por la Tercera Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/98/003 (RCC/3) por un periodo al menos de dos años y el arrendamiento del segmento satelital.*

Objetivo No. 3 *Planificar el desarrollo regional de aplicaciones CNS/ATM e implantar dichas aplicaciones en correspondencia con los requisitos FASID CAR/SAM.*

4.5.2.1 La Reunión también tomó nota de que este nuevo proyecto estaba siendo apoyado, con la excepción de Colombia, por todos los Estados de la Región. Al respecto se informó que Colombia manifestó ciertas limitaciones para participar en el nuevo proyecto para la REDDIG y que los Estados y la OACI deberían establecer con Colombia un acuerdo a fin de que la programación que estaba siendo implementada para operar la REDDIG no sea alterada en el futuro y el segmento satelital, por razones técnicas, se mantenga en un solo bloque. Se informó a la Reunión que este asunto se tratará en la Quinta Reunión del Comité de Coordinación de la REDDIG, la cual se celebrará el próximo mes de mayo con el propósito de examinar la puesta en marcha de la red y la futura administración de la misma tanto por el proyecto RLA/98/019 como por el nuevo proyecto RLA/03/901.

Ensayo regional de aumentación GNSS

4.6 La Reunión fue informada sobre los avances logrados en el proyecto RLA/00/009 Ensayo Regional de Aumentación GNSS y los trámites para la activación del nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/902 Ensayos SBAS/EGNOS en las Regiones CAR/SAM el cual estaba siendo establecido, en virtud de la Conclusión 11/45 formulada por la Reunión GREPECAS/11. Sobre el particular se tomó nota que el Proyecto RLA/00/009 finalizaba sus actividades en el año 2004 y que el nuevo proyecto para Ensayos SBAS/EGNOS tenía el documento del mismo en tramitación y en el cual participaban Colombia, Cuba y COCESNA por las Regiones CAR/SAM.

4.6.1 Colombia proporcionó a la Reunión una detallada descripción de los ensayos a ser realizados a través de la plataforma de ensayos EGNOS (ESTB) a implantarse en las Regiones CAR/SAM y que incluía la radiodifusión de señales de aumentación por medio del satélite INMARSAT III AOR-E. Se tomó nota que el proyecto demostraría la capacidad europea en el área de aumentación GNSS y proporcionaría resultados complementarios al Proyecto RLA/00/009 y que, asimismo, habría dos áreas posibles de cooperación entre estos dos proyectos a fin de poder establecer el modelo operacional GNSS para las Regiones CAR/SAM. Estas áreas de cooperación serían el análisis de la ionosfera y la interoperatividad EGNOS/WAAS. Sobre esta materia, la Reunión consideró que estos aspectos técnicos debían ser debidamente estudiados en un foro técnico apropiado y, al respecto, estuvo de acuerdo de que los mismos sean tratados por el GREPECAS dentro del Comité CNS del Subgrupo ATM/CNS. Sobre este particular, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 8/8 COOPERACION ENTRE LOS PROYECTOS RLA/00/009 Y RLA/03/902 EN RELACION A AUMENTACION GNSS

Que Colombia, como miembro del GREPECAS, documente los aspectos de cooperación entre los proyectos RLA/00/009 y RLA/03/902 en relación a los aspectos de análisis de la ionósfera y la interoperatividad EGNOS/WAAS para que los mismos sean estudiados por el Comité CNS del Subgrupo CNS/ATM en apoyo a la definición del concepto operacional GNSS para las Regiones CAR/SAM.

Actividades preparatorias para la undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11)

4.7 Se proporcionó a la Reunión información sobre los asuntos a ser tratados durante la Undécima Conferencia de Navegación Aérea y los aspectos preparatorios que la OACI estaba llevando a cabo en coordinación con Colombia, Brasil y COCESNA y en virtud de la Conclusión 11/54 del GREPECAS/11. En este sentido, se indicó que las Oficinas Regionales de la OACI de Lima y México, a fin que los Estados alcancen una postura regional común sobre las Cuestiones del Orden del Día 5, 6 y 7 de la AN-Conf/11, están planificando la preparación conjunta de documentación al respecto para ser considerada con otra información pertinente en una Reunión/Seminario preparatorio para la AN-Conf/11 que sería celebrada en Lima en Julio próximo. Al respecto, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/9 APOYO DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LA POSTURA COMÚN COORDINADA PARA LA AN-CONF/11

Que los Estados, con el propósito de alcanzar una postura común coordinada para la Undécima Conferencia de Navegación Aérea en relación a las Cuestiones 5, 6 y 7 del Orden del Día, presten su total colaboración al desarrollo de las actividades de coordinación que las Oficinas Regionales están llevando a cabo con Brasil, Colombia y COCESNA.

Implantación CNS/ATM

4.8 Colombia presentó a la Reunión un concepto para la implantación de elementos de los sistemas CNS/ATM que lo denominó *Principio equilibrado en la implantación del CNS/ATM en la Región*. En este sentido, se indicaba que el principio equilibrado consistía en que la OACI al impulsar el cambio hacia el sistema CNS/ATM, lo realice, no sólo bajo estudios de seguridad sobre el espacio aéreo o la existencia de una infraestructura tecnológica confiable en los Estados, sino fundamentalmente bajo un proceso gradual de transición y convivencia entre el sistema actual y el propuesto, que permita a las flotas aéreas de la Región el adaptarse o planificar el reemplazo de la aviónica según las condiciones financieras del sector por aquellas con las que pueden obtener de los nuevos sistemas su mejor provecho dentro de un proceso equilibrado, equitativo y con un horizonte de tiempo consecuente con la economía global del sector.

4.8.1 Sobre este particular, la Reunión al examinar el espíritu del denominado principio equilibrado pudo apreciar claramente que el mismo estaba completamente en línea con la Declaración sobre política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM en particular con aquellos principios relacionados con arreglos institucionales e implantación de los sistemas CNS/ATM. Asimismo pudo notar que el Plan Regional de implantación CNS/ATM contenía tanto en los textos del Documento I como del Documento II, aquellos conceptos contenidos dentro del mencionado principio equilibrado. La Reunión consideró la nota presentada por Colombia como un muy buen aporte ya que condensaba en pocas palabras conceptos claros sobre la transición a los nuevos sistemas CNS/ATM, la cual debe ejecutarse en forma evolutiva a partir de los actuales sistemas convencionales y estar diseñada para ofrecer una serie de mejoras bien pensadas, factibles y con una buena relación costo-beneficio que satisfaga las necesidades de los usuarios y culmine en un sistema que cumpla con las exigencias de seguridad, capacidad, eficiencia, regularidad y protección del medio ambiente.

APÉNDICE**ACTIVIDADES PENDIENTES POR PARTE DE LOS ESTADOS EN LOS NODOS REDDIG
COMO RESULTADO DE LAS PSAT****ARGENTINA***AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son seis:

SAEZ	SCEL
SAEZ	SUMU
SAEZ	SGAS
SAEZ	SLLP
SAEZ	SPIM
SAEZ	SBCT/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de Ezeiza.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SAEZ	SCEL
SAEZ	SUMU
BAIRES	CARRASCO APP
BAIRES	SUMU
SAEZ	CARRASCO APP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SARE /SAEZ	SGAS
SACO/ SAEZ	SCEL
SACO/SAEZ	SLLP
SAVC/SAEZ	SCEL/SCTE

SAVC/SAEZ	SCEL/SCCI
SARE /SAEZ	SBCT
SARE/ SAEZ	SUMU
SARE/SAEZ	SUMU/SUCA
SARE/SAEZ	SBCT/SBWI
SAZS/SAEZ	SCEL/SCTE

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia TRS del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

BOLIVIA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son tres:

SLLP	SBCT/SBBR
SLLP	SAEZ
SLLP	SPIM

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar la nueva central PBAX a fin de que cada posición de consola ATC tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de La Paz.

Efectuar las respectivas conexiones entre la PBAX y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en la PBAX y conectarlos de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SLLP	SPIM
SLLP	SBMN/SBPH

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en la PBAX y conectarlo de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SLLP	SCEL
SLLP	SBCT/SBBR
SLLP	SAEZ/SACO
SLLP	SBCT
SLLP	SGAS

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia TRS del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

BRASIL**CURITIBA***AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son cuatro:

SBBR/SBCT SLLP
SBBR/SBCT SAEZ
SBBR/SBCT SUMU
SBBR/SBCT SGAS

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Curitiba.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SBCT SGAS
SBCT SUMU

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBBR/SBCT SLLP
SBCT SAEZ/SARE
SBCT SLLP

SBWI/SBCT	SAEZ/SARE
SBWI/SBCT	SGAS
SBWI/SBCT	SBRF
SBCT	SBMN

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales .En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la estación maestra del sistema de aumentación GNSS ubicada en Rio de Janeiro al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados Para este caso se tendría que escogerse uno de los tres nodos REDDIG que Brasil posee.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

RECIFE

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

SBCT SVMI

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Recife.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBRF SOCA
SBRF SUMU
SBRF SBMN
SBRF SBCT

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para la conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

MANAUS

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son cinco:

SBBR/SBMN SOCA
SBBR/SBMN SMPB
SBBR/SBMN SYGC
SBBR/SBMN SKED
SBBR/SBMN SPIM

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Manaus.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SBMN SVMI
SBMN SKED
SBMN SKED/SKLT
SBPH/SBMN SKED
SBPH/SBMN SLLP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SBBE/SBMN SMPB
SBBE/SBMN SOCA
SBMN SYGC
SBPH/SBMN SPIM
SBMN SBRF
SBMN SBCT

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos

principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

CHILE

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SCEL SPIM

SCEL SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Santiago.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SCEL SPIM

SCEL SAEZ/SAME

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SCEL SAEZ/SACO

SCEL SLLP

SCTE/SCEL SAEZ/SAVC

SCCI/SCEL SAEZ/SAVC

SCTE/SCEL SAEZ/SAZS

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la estación maestra TMS del equipo de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B de la REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

COLOMBIA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SKED SPIM
SKED SEGU
SKED SBMN/SBBR
SKED SVMI

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Bogotá.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SKED	SEGU
SKED	SPIM
SKED	SVMI
SKED	SBMN
SKED	SBMN/SBPH
SKEC/SKED	SVMI
SKLT/SKED	SVMI

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SKAN/SKED	SEGU
SKCL /SKED	SEGU
SKLT/SKED	SPIM
SKCC /SKED	SVMI

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la estación de referencia del equipo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

ECUADOR*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son tres:

SEGU SPIM
SEGU SKED
SEGU SVMI

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar la central PBAX a fin de que cada posición de consola ATC tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Guayaquil.

Efectuar las respectivas conexiones entre la PBAX a través de sus interfases a circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en la PBAX y conectarlos de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SEGU SPIM
SEGU SKED

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en la PBAX y conectarlo de la PBAX al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SEGU SKAN/SKED
SEGU SKCL /SKED

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para la conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

GUYANA FRANCESA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son dos:

SOCA	SVMI
SOCA	SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Cayenne.

Al mismo tiempo se tienen que efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfaces a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SOCA	SBMN/SBBE
SOCA	SMPM
SOCA	SBRF

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

GUYANA

AFTN

Motivado a que en este momento Guyana no tiene un centro de conmutación AFTN tiene que conectar terminales dedicados con aplicaciones AFTN instalada a cada uno de los nuevos puertos contemplados y conectar estos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son tres:

SYGC SMPM
SYGC SVMI
SYGC SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que Guyana no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS Conmutados

SYGC SBMN
SYGC SMPM
SYGC SVMI

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

PUESTA A TIERRA DEL EQUIPAMIENTO DEL NODO

Proceder a conectar a tierra el equipamiento del nodo REDDIG.

PARAGUAY

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados. Motivado a que el centro de conmutación de mensajes AFTN en el subsistema de comunicaciones trabaja con circuitos en lazo de corriente y el equipo al cual se tiene que conectar a la REDDIG (multiplexer MUX FRAD CX950 B) trabaja con RS232 es necesario instalar las respectivas interfaces para la conversión.

La cantidad de puertos son dos:

SGAS SBCT/SBBR

SGAS SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que Paraguay no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados para efectuar las comunicaciones dedicadas y conmutadas programadas.

Circuitos dedicados

SGAS SBCT

Circuitos conmutados

SGAS SLLP

SGAS SBCT/SBWI

SGAS SAEZ/SARE

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

PERU*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son siete:

SPIM SCEL
SPIM SLLP
SPIM SAEZ
SPIM SEGU
SPIM SVMI
SPIM SKED
SPIM SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutados de acuerdo a las operaciones del centro de control de Lima.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SPIM SCEL

SPIM SKED
SPIM SEGU
SPIM SLLP

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SPIM SKED/SKLT
SPIM SBMN/SBPH

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

DATA GNSS

Establecer la conexión física entre la salida serial DB60 del Router Cisco 2501 de la Estación de Referencia del sistema de ensayo de aumentación GNSS al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados (Conector winchester V.35 del nodo TRS conectado al conector V.35 en el rack de la REDDIG).

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. En caso de no implantarse el servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

SURINAME*AFTN*

Se precisa urgentemente reparar el centro de conmutación de mensaje a efecto de conectar al nodo REDDIG los servicios AFTN. El sistema AFTN está reducido a un solo terminal, todos los restantes se encuentran fuera de servicio. Es necesario programar nuevos puertos al centro de conmutación y conectar estos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

La cantidad de puertos son tres:

SMPM	SYGCS
SMPM	SVMI
SMPM	SBMN/SBBR

CIRCUITOS ORALES ATS

Motivado que SURINAME no cuenta con un sistema VCCS ni de una central PBAX tiene que instalar teléfonos dedicados y conectarlos al equipo multiplexer FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos conmutados

SMPB SBMN/SBBE
SMPM SYGC
SMPM SOCA

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado para conexión. Ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los trámites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

URUGUAY*AFTN*

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son dos:

SUMU	SBCT/SBBR
SUMU	SAEZ

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS dedicados y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Montevideo.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SUMU	SAEZ
SUMU	BAIRES
Carrasco APP	BAIRES
Carrasco APP	SAEZ
SUMU	SBCT

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SUMU	SAEZ/SARE
SUCA/SUMU	SAEZ/SABE
SUMU	SBRF

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

VENEZUELA

AFTN

Programación de nuevos puertos AFTN en el conmutador de mensajes y conectarlos al equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B del nodo REDDIG cuyos puertos están debidamente identificados. La cantidad de puertos son seis:

SVMI SYGC
SVMI SOCA
SVMI SMPM
SVMI SPIM
SVMI SEGU
SVMI SKED
SVMI SBRF

CIRCUITOS ORALES ATS

Programar el sistema de conmutación de circuitos de voz VCCS del ACC el cual permite al controlador en su posición de consola ATC acceder a los servicios de comunicaciones de voz a fin de que cada posición de consola tenga los circuitos orales ATS en línea caliente y conmutado de acuerdo a las operaciones del centro de control de Maiquetía.

Efectuar las respectivas conexiones entre el VCCS a través de sus interfases a los circuitos troncales externos y el equipo multiplexer MUX FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

Circuitos ATS dedicados

Los circuitos ATS dedicados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B son:

SVMI SKED
SVMI SBMN
SVMI SKED/SKEC

Circuitos ATS conmutados

Los circuitos ATS conmutados a programar en el VCCS y conectarlos del VCCS al equipo multiplexer FRAD CX950 B proporcionarán las siguientes conexiones:

SVMI SKED/SKCC
SVMI SYGC

COMUNICACION ORAL RED ADMINISTRATIVA

Realizar la conexión de los respectivos teléfonos en las localidades asignadas por la Administración Aeronáutica para las comunicaciones de tipo administrativas al equipo multiplexer FRAD CX950 B cuyos puertos están debidamente identificados.

CIRCUITO RED DE RESPALDO

En cada nodo de la REDDIG se debe incluir una conexión a la red pública ISDN (Proyecto RLA/98/01 página 3.27) para el encaminamiento automático del tráfico a otro nodo de la REDDIG en caso de falla de los circuitos principales. Motivado a que no se dispone del servicio ISDN es necesario la implantación de un circuito dedicado. Para conexión, ver Apéndice C.

LÍNEA TELEFÓNICA CONMUTADA (PSTN)

Implementar una línea telefónica conmutada (PSTN) (Proyecto RLA/98/01 página 3.39) que se utilizará a uso exclusivo para apoyo al sistema de gestión de red para operaciones tales como el mantenimiento en forma remota, los MODEMS están contemplados en el equipamiento de la REDDIG.

LICENCIA DE OPERACIÓN ESTACION VSAT

Completar los tramites para obtener la licencia de operación de la estación VSAT local.

Cuestión 5: Revisión de las actividades regionales en relación con la reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en los servicios de navegación aérea

5.1 En este asunto de la Agenda, se informó a las autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, la problemática presentada respecto a la lista de deficiencias por Estado en cada una de las áreas de la navegación aérea.

5.2 Se recordó a la Reunión que, en principio, las deficiencias en la esfera de la navegación aérea son aquellas que se determinan en base al Plan de Navegación Aérea de la OACI que, en el caso de las Regiones CAR/SAM, es el Documento 8733, Edición 14, que contempla el ANP Básico y el Documento FASID. Estas deficiencias también contemplan la aplicación de los SARPSs de la OACI asociados a dicho Plan.

5.3 La Reunión fue informada sobre el seguimiento llevado a cabo por la Oficina Regional SAM, de la OACI, sobre la Conclusión 7/13, elaborada por la RAAC/7, en que los Estados deberían enviar un Plan de Acción para corrección de las deficiencias identificadas, validadas y clasificadas en dicha Reunión, a más tardar hasta el 31 de octubre de 2002. Después de diversos contactos formales con los Estados, la Oficina Regional de la OACI solamente recibió los planes de 6 Estados.

5.4 Asimismo, se revisó la Conclusión 11/55, del GREPECAS/11, en la cual se establecía que los Estados/Territorios deberían desarrollar e implantar, con carácter de urgencia, un Plan de Acción para cada deficiencia, especificando medidas correctivas, la fecha de finalización y asignación de los recursos necesarios. Estos planes deberían ser sometidos a la OACI a más tardar el 30 de abril de 2003.

5.5 También se recordó a la Reunión la carta M6/1-02/69, del Secretario General de la OACI, de 27 de septiembre del 2002, la cual solicitaba a los Estados dar prioritaria atención a las deficiencias existentes en la Región y elaborar un Plan de Acción para eliminar dichas deficiencias.

5.6 Se presentó, a la Reunión, un curso de acción y una estrategia común Estados/OACI para mejorar los procedimientos de coordinación y la ejecución de medidas tendientes a resolver de una manera eficiente las deficiencias identificadas por los diversos mecanismos considerados en la metodología desarrollada por el Consejo de la OACI. En esta metodología, presentada en el **Apéndice** a esta parte del informe, se destaca la importancia de definir, claramente, las medidas correctivas a tomar.

5.7 En consideración de lo anterior, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 8/10 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

Que, para la resolución de deficiencias en la Región:

- a) se aprueba la Estrategia Regional que se detalla en el Apéndice a esta parte del informe; y
- b) la Oficina Regional de la OACI en Lima establezca la coordinación necesaria para la implantación de la Estrategia indicada en la letra a) de esta conclusión.

APÉNDICE

PROYECTO DE ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS

1. **Objetivo**

1.1 La presente Estrategia para la identificación, evaluación, clasificación y resolución de Deficiencias que afectan a los servicios de Navegación Aérea será aplicada por la Oficina Regional en coordinación con los Estados a fin de establecer un Plan de Acción Coordinado y las respectivas herramientas de seguimiento y notificación para la resolución de las deficiencias mas criticas que afectan la implantación del Plan de Navegación Aérea y la aplicación de los SARPs correspondientes. Al aplicar la estrategia se debe tomar en cuenta:

- a) En correspondencia a las directivas del Consejo, la Oficina Regional debe mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias concreta que hubiera en la Región SAM, adoptando las medidas necesarias para recopilar información a fin de identificar, evaluar y clasificar las deficiencias, asignado las prioridades correspondientes, en conformidad a la metodología uniforme aprobada por el Consejo.
- b) El formato de Reporte de las deficiencias será el que se indica en la metodología aprobada por el Consejo. En la columna Medidas Correctivas/Descripción se detallara el Plan de Acción Coordinado con el Estado para la resolución de las deficiencias.
- c) La Oficina Regional proporcionara al GREPECAS las deficiencias “U” para su tratamiento por el Grupo Regional y un sumario ejecutivo de las acciones mas relevantes tomadas por la Oficina Regional/Estados para la resolución de las deficiencia tipo “A” y “B” (Conclusión GREPECAS 10/60). La Oficina Regional a través de los Informes de GREPECAS y las acciones tomadas por el Consejo/Comisión de Aeronavegación sobre las deficiencias “U” coordinara con los Estados el Plan de Acción Coordinado correspondiente.

1.2 Esta Estrategia debe ser considerada por la Oficina regional y los Estados como un asunto de alta prioridad para la resolución de las deficiencias.

2. **Estrategia Regional**

2.1 **Identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias.**

2.1.1 La Oficina Regional para la identificación, evaluación y clasificación de las deficiencias empleará principalmente las siguientes fuentes:

- a) correspondencia ordinaria con los Estados;
- b) Visitas a los Estados (Informes de Misión);
- c) reuniones de navegación aérea de todo tipo (formales e informales);
- d) los usuarios a través de IATA, IFALPA, etc.; y
- e) informes sobre incidentes/accidentes de aeronaves

2.1.2 Cada área de Navegación Aérea de la Oficina Regional, después de examinar la deficiencia, asignará la prioridad correspondiente. La Oficina Regional notificara al Estado sobre este asunto como actividad de inicio para establecer el plan de acción coordinado correspondiente.

2.2 Registros de las deficiencias por parte de la Oficina Regional

2.2.1 La Oficina Regional mantendrá los siguientes tipos de registros para las deficiencias:

- a) Files corrientes como parte del registro de información en “hardcopy”;
- b) Base de Datos

2.2.1.1 Con relación a los Files además del File General de Deficiencias LT 1/19, Cada área de Navegación Aérea (AGA, AIS, ATM, CNS, MET, SAR) debe abrir el correspondiente File.

2.2.1.2 Con relación a la Base de Datos se elaborara como un asunto de urgencia una Base de Datos que entregue en correspondencia al formato contenido en la metodología aprobada por el Consejo, diferente tipo de reportes como ser:

- a) Reportes por Estado de todas las deficiencias.
- b) Reportes por Estado con deficiencias de áreas específicas.
- c) Otros.

2.2.1.3 Cada Área de Navegación Aérea de la Oficina Regional será responsable del mantenimiento de la base de datos en la parte de su competencia, la cual será accesada por la persona responsable en cada área. Asimismo cada área de navegación aérea será también responsable del manejo y actualización de los Files y de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados con los Estados. Cada área preparara, en base a los registros y coordinación con la Dirección de la Oficina, los reportes sobre deficiencias para el seguimiento interno y para ser presentadas a las reuniones de navegación aérea dentro y fuera de la región y al GREPECAS.

2.3 Resolución de las Deficiencias

2.3.1 Una vez que la deficiencia ha sido identificada, evaluada, clasificada con su prioridad correspondiente, la Oficina Regional iniciara de acuerdo con el examen realizado por cada área de navegación aérea la coordinación con el Estado para establecer el Plan de Acción Coordinado correspondiente a fin de resolver la deficiencia. Este plan de acción coordinado debe contener en breve al menos la siguiente información:

- a) *Que* acción y *como* será ejecutada por el Estado/Estados comprometidos en la implementación de soluciones para la deficiencia.
- b) *Cuando* (fecha) se espera con una alta probabilidad que la acción y los procedimientos a ser llevados a cabo para solucionar la misma de acuerdo a a) anterior sean efectivos.
- c) De ser posible, recursos comprometidos (personal y presupuesto) en la resolución de la deficiencia.
- d) Fuente de financiamiento (recursos propios del Estado, otros); y
- e) Recomendaciones para el futuro a fin de mejorar la prestación de los servicios por ejemplo, en reemplazo de los circuitos orales, aplicación de enlace de datos para coordinación ATS.

Nota: Este Plan de Acción Coordinado también puede establecerse durante las reuniones de navegación aérea o las visitas a los Estados.

2.3.2 Se debe considerar como herramientas de coordinación seguimiento y notificación de deficiencias para el trabajo de la Oficina Regional, los siguientes mecanismos:

- a) Visitas Oficiales a los Estados por el personal de la Oficina Regional.
- b) Correspondencia Oficial con los Estados.
- c) Reuniones de Navegación Aérea (formales e informales).

2.3.3 Como se indica en 2.2.1.3, cada área de navegación aérea de la Oficina Regional será responsable de las acciones de seguimiento a los Planes de Acción Coordinados acordados por los Estados. De acuerdo con la clasificación y prioridad asignada a la deficiencia, estas acciones de seguimiento deben ser ejecutadas en forma constante para no perder el “*momentum*” generado por el establecimiento del mencionado Plan. En este sentido, y en coordinación con la Dirección, cada Oficial Regional en base a la coordinación con los Estados y de acuerdo a su visión regional debería considerar objetivos anuales susceptibles a ser medidos con relación a la resolución de deficiencias, por ejemplo se podría asumir una figura porcentual de resolución de un tipo de deficiencia en la región o en algunos Estados o Estado en particular. Al hacerlo así, el Oficial Regional debería establecer y ejecutar un plan de trabajo adecuado, preferentemente apoyado por una herramienta de gestión de proyectos.

Reuniones de navegación aérea en apoyo a la resolución de deficiencias

2.3.4 La Oficina Regional programará, por área de navegación aérea la celebración de al menos una Reunión de Implantación por año. Estas reuniones, entre otras cosas, tratarán prioritariamente todos los asuntos que se consideren necesarios para la resolución de deficiencias bajo un asunto específico de la Agenda para la Reunión. La Oficina Regional para garantizar este mecanismo de apoyo, debe obtener de los Estados su total compromiso sobre la necesidad de la celebración de estas Reuniones de Implantación y sobre su participación con amplio poder de decisión por parte de los delegados.

2.3.5 La Oficina regional mantendrá una constante coordinación con los Estados en relación a la ejecución de los Planes de Acción Coordinados. Las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil serán los eventos de mayor jerarquía institucional a las cuales la Oficina Regional elevara un informe detallado del estado de ejecución de los Planes de Acción Coordinados con miras a acordar acciones destinadas a fortalecer los mecanismos de ejecución de dichos planes.

Visitas Oficiales a los Estados

2.3.6 Uno de los principales Objetivos de las visitas oficiales a los Estados de parte del personal de la Oficina Regional de la OACI será el asunto de la resolución de deficiencias en base al Plan de Acción Coordinado. Durante la visita se dará asistencia al Estado por parte del personal de la OACI para impulsar la aplicación del mencionado Plan. Asimismo durante la visita se aprovechara para identificar otras deficiencias para su posterior tratamiento de acuerdo a los procedimientos anteriores.

Otros mecanismos para fortalecer la implantación de soluciones a las Deficiencias

2.3.7 La Oficina Regional en coordinación con los Estados podrá acordar otros mecanismos posibles a fin de establecer mediadas para atender a la resolución de las deficiencias. En este aspecto y dentro de las herramientas que tiene la OACI esta el mecanismo ofrecido por la cooperación técnica de la Organización, los Proyectos Especiales de Ejecución del Consejo, Seminarios y Talleres.

Cuestión 6 del**Orden del Día: Revisión de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM**

6.1 En esta Cuestión, la reunión recibió información sobre las actividades desarrolladas en la región para la implantación de servicios y facilidades multinacionales. En este contexto se recordó que la Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil, había tomado nota de los mecanismos regionales disponibles para abordar el estudio de los asuntos institucionales, como asimismo, de una serie de sistemas/servicios susceptibles al establecimiento de acuerdos institucionales para su administración, mantenimiento, operación y control.

6.2 Se informó que dichos sistemas/servicios están siendo estudiados por el Proyecto RLA/98/003 en apoyo a las actividades del mecanismo del GREPECAS. La Reunión estuvo de acuerdo en que los resultados que se obtendrían del estudio que realizará GREPECAS sobre arreglos institucionales, serán analizados por el Grupo Regional de Especialistas de Alto Nivel, cuyos términos de referencia fueron establecidos por medio de la Conclusión 7/5 de la Reunión RAAC/7.

6.3 La reunión concordó en que la cooperación internacional entre todos los interesados y responsables de la implantación de los sistemas CNS/ATM parece ser la forma mas clara para viabilizar el tratamiento del tema de aspectos institucionales. En este sentido se informó a la reunión que en GREPECAS se han tratado y llevado a la práctica dos asuntos importantes sobre esta materia, uno CNS y otro ATM, que son la Red Digital Sudamericana (REDDIG) y la Agencia de Monitoreo (CARSAMMA).

6.4 La Reunión fue informada que durante la Quinta Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/98/003 (Marzo del 2003), se reestructuraron sus objetivos y se estableció en uno de ellos las actividades necesarias para desarrollar las tareas sobre aspectos institucionales, incluyendo en dichas tareas la formulación de un arreglo institucional de características regionales en el ámbito de los servicios de navegación aérea. Se informó que el proyecto podría entregar sus resultados para ser considerados por el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS a mediados del 2005.

6.5 La Reunión concordó en la importancia del trabajo que esta siendo ejecutado por el proyecto RLA/98/003 en materia de aspectos institucionales, y que, sin el apoyo de los Estados a las actividades del mismo, sería difícil poder armonizar un plan que pueda contemplar los intereses de todos y cada uno de los Estados para la implantación de los sistemas CNS/ATM en el mediano y largo plazo. En este sentido la Reunión consideró formular la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 8/11 APOYO AL PROYECTO REGIONAL DE
COOPERACIÓN TÉCNICA EN MATERIA DE
ASPECTOS INSTITUCIONALES PARA LA
IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

A fin de que el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003 pueda alcanzar en forma efectiva y eficiente sus resultados en materia de aspectos institucionales, que los Estados que formen parte o no del proyecto apoyen las actividades del mismo en cuanto a:

- a) proporcionar de la manera más completa posible ya sea al proyecto o a la Oficina Regional información sobre todos aquellos aspectos operacionales, técnicos y administrativos en relación a la planificación e implantación de servicios/sistemas CNS/ATM;
- b) lograr crear un amplio ambiente de cooperación regional que facilite la comprensión, armonización y establecimiento de planes comunes CNS/ATM; y
- c) agilizar procedimientos internos en cada Estado para la aprobación de los resultados del proyecto a fin de establecer las bases, de un marco para un acuerdo institucional regional de servicios de navegación aérea del futuro.

6.6 La Reunión tomó nota de que el principal órgano de análisis y revisión de los aspectos institucionales en las regiones CAR/SAM era el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS y que las complejas tareas a ser llevadas a cabo por el Grupo de Tarea necesitarían de una efectiva y eficiente colaboración de los miembros del mismo, los cuales a la vez deben recibir el apoyo necesario de sus administraciones para el desarrollo de las tareas que se les asigne. En acuerdo con lo anterior la reunión formuló de la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 8/12 APOYO AL TRABAJO A DESARROLLAR POR EL
GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS
INSTITUCIONALES**

Que Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Perú, que han aceptado nominar especialistas al Grupo de Tarea sobre Asuntos Institucionales, presten el mayor apoyo posible a dichos especialistas a fin de que el desarrollo de las tareas del Grupo se realicen de una manera efectiva y eficiente.

6.7 En correspondencia a las tareas a ser desarrolladas sobre aspectos institucionales por el proyecto regional RLA/98/003 y GREPECAS, se estuvo de acuerdo en que las inversiones necesarias para la implantación de un arreglo institucional de características regionales para los servicios de navegación aérea, tales como un órgano central, requerirían una planificación muy bien coordinada, junto con un análisis de los aspectos legales e institucionales involucrados. En este sentido, se estuvo de acuerdo que la Región debería planificar este asunto considerando el ahorro de dinero y tiempo para su implementación, aprovechando capacidades ya instalados o en fase de implantación para asegurar el éxito de la planificación.

6.8 Finalmente, la reunión discutió una propuesta para que la OACI en coordinación con los Estados que tengan interés en participar, lleven a cabo gestiones ante la Comunidad Andina de Naciones, para establecer esquemas multinacionales de prestación de servicios o de control de la seguridad operacional, entre los Estados integrantes de este organismo. Al respecto, la reunión concordó unánimemente que no era conveniente sacar del ámbito de los organismos especializados actividades de carácter técnico y operacionales, y que en todo caso esa era una materia que podía ser discutida en reuniones bilaterales o multilaterales entre los Estados interesados.

APENDICE**CONCLUSIONES VIGENTES FORMULADAS POR LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA REGION SAM (RAAC)****CONCLUSION 5/4 COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS**

Que las administraciones de aviación civil:

- a) en estrecha coordinación con los institutos geográficos, responsables por la cartografía nacional, establezcan planes para la efectiva implantación del WGS-84; y
- b) remitan oportunamente el cronograma de implantación producto de los planes señalados en el párrafo anterior a la Oficina Regional de la OACI.

CONCLUSION 5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs

Que la Oficina Regional de la OACI para la Región SAM fomente a través del GREPECAS:

- a) un esfuerzo coordinado a escala regional para asegurar que el SMAS comprenda el número óptimo de GESs; y
- b) los medios de proveer servicios, poniendo énfasis en las instalaciones compartidas.

CONCLUSIÓN 6/5 ADHESIÓN AL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, exhorta a los Estados de la Región que aún no se han adherido al Sistema Regional de la Vigilancia Operacional, a hacerlo lo antes posible, suscribiendo el Acuerdo pertinente con la CLAC.

CONCLUSION 6/8 DESARROLLO DE ESCENARIOS PARA LA PROVISION DE INSTALACIONES Y SERVICIOS

Que la Oficina Regional, a través del GREPECAS desarrolle escenarios para evaluar los problemas relacionados con la implantación, administración y operación de los sistemas CNS/ATM, incluyendo su impacto económico, institucional y político.

CONCLUSIÓN 6/15 APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, reconociendo la necesidad de capacitación de nivel gerencial al personal de las entidades de aviación civil, acuerda brindar el máximo apoyo al desarrollo de las actividades del Instituto Panamericano de Aviación Civil, "Assad Kotaite", facilitando la participación de los profesionales que sean requeridos como expositores en los cursos que organice, así como haciendo uso de los programas de instrucción que propicie.

CONCLUSION 6/16 LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS

Exhortar a los Estados a que:

- a) participen en el programa de expertos asociados de la OACI (préstamo de funcionarios nacionales pagados por el propio Estado mediante un convenio con la OACI, por tiempo limitado, en áreas en que la Oficina no tiene suficientes recursos humanos para atender las necesidades de la Región); y,
- b) continúen brindando apoyo al programa de reuniones de la Oficina SAM, ofreciéndose como sede para las citadas reuniones, permitiendo de esta forma la disminución de costos por este concepto

CONCLUSIÓN 6/19 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM

Que:

- a) los Estados de la Región SAM que cuenten con un programa de investigación de incidentes ATS hagan el mayor esfuerzo posible para mejorar los procedimientos utilizados; y
- b) aquellos Estados que aún no lo hayan hecho, establezcan un programa de investigación de incidentes ATS con el fin de determinar e identificar las causas que lo provocan, tomar las medidas correctivas necesarias y de esta manera, evitar que los niveles de seguridad y eficiencia puedan verse disminuídos.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 acápites a) y b) anteriores, informen a la Oficina Regional sobre los resultados de las gestiones realizadas.

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.

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 auditorías 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.

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.

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.

- - - - -

Cuestión 7 del**Orden del Día: Seguimiento de la implantación de las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores**

7.1 En esta Cuestión, la reunión pasó revista y actualizó el estado de implantación de cada una de las conclusiones adoptadas por las anteriores reuniones de Autoridades de Aviación Civil de la Región.

7.2 La reunión coincidió en la necesidad de que cada Estado revise el listado de conclusiones vigentes que se adjunta en el **Apéndice** a esta parte del informe y, según corresponda, adopte las acciones necesarias para dar total cumplimiento a las mismas.

7.3 Varios comentarios fueron hechos a la reunión en relación a las conclusiones 5/11 *notificación de incidentes ATS en la Región SAM* y 6/19 *implantación de programas de investigación de incidentes ATS*, concluyéndose que, si bien la aplicación de estas dos conclusiones había producido una disminución en los incidentes ATS, aun su número era alto y, por lo tanto se debía continuar haciendo esfuerzo para alcanzar números mas reducidos.

Cuestión 8 del: Otros asuntos
Orden del día

8.1 Bajo este asunto de la Agenda, la Reunión discutió lo siguiente:

- a) Mejoramiento del control del espacio aéreo con radares monopulso
- b) La aviación general y agrícola en época de crisis
- c) Idioma Inglés

Mejoramiento del control del espacio aéreo con radares monopulso

8.2 Argentina presentó información a la Reunión sobre dificultades financieras que había atravesado para implementar un plan de control de tráfico aéreo y vigilancia, mediante el despliegue de una red de radares secundarios en las FIRs de su jurisdicción. En este sentido, se indicó que se había realizado un exhaustivo análisis para considerar la posibilidad de adquisición de radares monopulso, de fabricación nacional, para control de rutas con capacidad de integración de datos radar como, asimismo, una capacidad en modo **S** para aplicación en ambiente CNS/ATM.

8.3 Se informó, también que, como resultado del análisis efectuado, se había firmado un convenio con una firma nacional para la fabricación de 11 radares secundarios monopulso, los cuales serán entregados en un plazo de 7 años. Se indicó que esta medida reportará a la Administración Argentina grandes beneficios, en vista que los costos a considerarse en la implantación de los radares de fabricación nacional son muchos menores que los que podrían ser encontrados en el mercado internacional.

8.4 Varios Estados felicitaron a la Administración Argentina por el emprendimiento de esta iniciativa, la cual podría, en el futuro, brindar posibilidades de acuerdo bilaterales con otros Estados para facilitar, entre otras cosas, el intercambio de datos radar.

La Aviación General y Trabajo Aéreo especiales en época de crisis

8.5 Se presentó información a la Reunión sobre la situación de la Aviación General y Trabajo Aéreo especiales en época de crisis. Los componentes básicos que conforman estas dos actividades (Escuelas de Vuelo, Centros de Instrucción, Trabajo agrícola, Aviación general, etc.) se encuentran necesariamente atravesando por las mismas dificultades que la situación actual nos plantea.

8.6 La actividad aerocomercial por su propia dinámica e importancia centra en sí misma la mayor atención y esfuerzos por parte de las Autoridades Aeronáuticas Civiles de cada país. Se aprecia que no ocurre lo mismo con las actividades enunciadas en el título de la nota de estudio.

8.7 Se propuso estudiar y elaborar un programa regional que reúna en el corto plazo, todas las fortalezas disponibles en la Región que adecuadamente armonizadas, tiendan a sostener y proteger los componentes básicos (Aviación General y Trabajos Aéreos especiales), mediante un fluido intercambio de capacidades.

8.8 La Reunión, al debatir este asunto, consideró que lo planteado merecería una respuesta adecuada y oportuna por parte de los responsables de ejercer la autoridad aeronáutica, mediante el establecimiento de políticas de apoyo que deberían reflejarse en acciones concretas que colaboren a enfrentar y superar la difícil coyuntura, a fin de mantener una aeronáutica civil moderna y rentable.

8.9 La Reunión, si bien no pudo llegar a una conclusión unánime sobre este asunto, consideró que esta materia debería ser, preliminarmente, tratada en el marco de la CLAC, para analizar los aspectos pertinentes, que puedan responder a las expectativas y a la capacidad potencial del sector, a fin de contar, en el futuro, con una aviación aéreo-comercial recuperada. De acuerdo a lo anterior, el Oficial Regional de Transporte Aéreo de la Oficina SAM, quien además es Secretario de la CLAC presentará este asunto a la próxima reunión del Comité Ejecutivo de esa organización.

Idioma Inglés en Comunicaciones Aeronáuticas

8.10 En relación con el tema del idioma inglés en las comunicaciones aeronáuticas, la Reunión tomó nota que el Consejo de la OACI había aprobado en Marzo pasado enmiendas a los Anexos 1, 6, 10 y 11 prescribiendo un nivel mínimo de conocimiento del idioma inglés que debe ser cumplido por pilotos y controladores a partir del año 2008.

8.10.1 En ese sentido, la Reunión concordó sobre la necesidad futura de tomar acción, por parte de las Administraciones de Aviación Civil de los Estados, para cumplir con los nuevos estándares especificados en los Anexos anteriormente mencionados.