



RAAC/9

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**NOVENA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL
RAAC/9**

INFORME

(Santiago, Chile, 18 al 20 de abril de 2005)

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/9	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1	1-1
	Análisis de los efectos en el Transporte Aéreo Regional producto de las Concesiones aeroportuarias.	
	Informe sobre la Cuestión 2:	2-1
	Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región.	
	a) Ampliación del Programa Universal de Auditorias de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP)	
	b) Estado de desarrollo del SRVSOP	
	Informe sobre la Cuestión 3:	3-1
	Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea.	
	a) Implantación de los Sistemas CNS/ATM	
	b) Reducción o eliminación de deficiencias detectadas en la provisión de los servicios de navegación aérea.	
	Informe sobre la Cuestión 4:	4-1
	Aspectos Institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales.	
	Informe sobre la Cuestión 5:	5-1
	Revisión del Programa Regional de la OACI	
	Informe sobre la Cuestión 6:	6-1
	Seguridad de la Aviación Civil en la Región	
	Informe sobre la Cuestión 7:	7-1
	Seguimiento de las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores	
	Informe sobre la Cuestión 8:	
	Otros asuntos.....	8-1

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Noventa Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en Santiago, Chile, del 18 al 20 de abril de 2005, en el Hotel Marriott.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. Jaime Estévez, Ministro de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones se dirigió a los participantes y luego de una breve alocución procedió a inaugurar la Reunión. Luego el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, ofreció un discurso a la audiencia, agradeció al Gobierno de Chile y dio una cordial bienvenida a los participantes de esta reunión, destacando la gran importancia que tienen estas reuniones para el desarrollo del transporte aéreo regional. La Sra. Marion Blakey, Administradora de la Federal Aviation Administration de Estados Unidos de Norteamérica se dirigió a la Reunión agradeciendo la invitación a participar en este importante evento y las atenciones recibidas. Explicó los planes de la FAA a fin de crear un sistema de aviación sin costuras en cooperación con los Estados Latinoamericanos.

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El Sr. Enrique Rosende Alba, Director General de Aeronáutica Civil de Chile fue elegido Presidente de la Reunión y el Sr. José Luis Vilardo, Director Nacional de Aviación Civil de Uruguay 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 Jorge Fernández Demarco, Oficial Regional de Gestión de Tránsito Aéreo, de la Oficina Regional de Lima.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

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

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

- Asunto 1: Análisis de los efectos en el Transporte Aéreo Regional producto de las Concesiones aeroportuarias.
- Asunto 2: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región.

- a) Ampliación del Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP)
- b) Estado de desarrollo del SRVSOP

Asunto 3: Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea.

- a) Implantación de los Sistemas CNS/ATM
- b) Reducción o eliminación de deficiencias detectadas en la provisión de los servicios de navegación aérea.

Asunto 4: Aspectos Institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales.

Asunto 5: Revisión del Programa Regional de la OACI

Asunto 6: Seguridad de la Aviación Civil en la Región

Asunto 7: Seguimiento de las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Asunto 8: Otros Asuntos

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión 11 Estados de la Región SAM y 1 Estado de la Región NAM, así como 5 Organismos Internacionales, ACI/LAC, AITAL, CLAC, IATA e IFATCA, haciendo un total de 79 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-13.

ii-7

LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAAC/9

Nº	Título	Página
9/1	CONCESIONES AEROPORTUARIAS Y SU EFECTO EN EL TRANSPORTE AÉREO REGIONAL	1-2
9/2	PERSONAL ADSCRITO DE APOYO AL USOAP	2-2
9/3	APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONA (SRVSOP)	2-3
9/4	MEJORAMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS ESTADOS	2-6
9/5	INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS	3-5
9/6	DIAGRAMA DE COBERTURA SSR AL FL250	3-5
9/7	APOYO A LAS ACTIVIDADES PARA EL DESARROLLO DE LA AUTOMATIZACION DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AEREA	3-6
9/8	PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA GUIAR LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA REGIONAL ATM CONSIDERANDO EL CONCEPTO OPERACIONAL ATM Y EL SOPORTE CNS CORRESPONDIENTE	3-8
9/9	INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS SAM RESPECTO A LOS DESVÍOS OPERACIONALES	3-8
9/10	RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS URGENTES	3-11
9/11	ACTUALIZACIÓN EN LÍNEA VÍA INTERNET DE LAS DEFICIENCIAS	3-11
9/12	RECUPERACIÓN DE COSTOS DE LOS SERVICIOS MET	3-12
9/13	ESTUDIOS PARA IMPLANTAR TECNOLOGÍA CNS/ATM EN EL MARCO DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATM	4-2
9/14	INICIATIVAS DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES	4-3
9/15	SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL EN LA REGION	6-1
9/16	EFICIENCIA EN EL USO DEL COMBUSTIBLE	8-2
9/17	ESTABLECIMIENTO DE GRUPOS DE TRABAJO ENTRE LOS ESTADOS, OPERADORES AEROPORTUARIOS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES	8-2
9/18	LICENCIAS DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS	8-3

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

Carlos Esteban Matiak
Comandante de Regiones Aéreas
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
4° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6411
Fax: +5411 4317 6018
E-mail: buecroas@faa.mil.ar

Julio César Lombardi
Director Nacional de Aeronavegabilidad
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Junín 1060, C1113AAF
Buenos Aires, Argentina

Tel: + 5411 4508 2101
Fax: + 5411 4508 2107
E-mail: direccion@dna.org.ar

Héctor Luis Sánchez
Normas y Reglamentaciones de Tránsito Aéreo
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
1er piso – Of. 180 Sector Verde
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6502
Fax: +5411 4317 6502
E-mail: divatm@web-mail.com.ar

Avelino Menéndez
Jefe Proyecto FAS
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Pedro Zanni 250
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6069
Fax: +
E-mail: avelinomenendez@fibertel.com.ar

Hilario Luis Invinkelried
Oficial de Seguridad Aeroportuaria
Fuerza Aérea Argentina
Aeropuerto Int. Córdoba
Córdoba, Argentina

Tel: +5435 1475 0137
Fax: +
E-mail: hilariocor@yahoo.com.ar

Graciela De Marzi
Consultor Organismo Regulador Aeropuertos
Corrientes 441
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4327 0934
Fax: +
E-mail: gdemarzi@orsna.gov.ar

BOLIVIA

Hans Beckmann Schwenk
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

Julio Fortún Landívar
Director de Navegación Aérea
Palacio de Comunicaciones
Av. Mcal. Santa Cruz 1278
Casilla Postal 9360
La Paz, Bolivia

Tel: +5912 211 4465
Fax: +5912 211 4465
E-mail: dgacbol@ceibo.entelnet.bo
jfortun@dgac.gov.bo

BRASIL / BRAZIL

Jorge Godinho Barreto Nery
Director General
Departamento de Aviación Civil
Rua Santa Luzia, 651
6 andar, sala 615, Bairro Castelo
Río de Janeiro,
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel:+5521 3814 6731
Fax:+5521 2544 6335
E-mail:dgac@dac.gov.br

Osmar Geraldo Da Silva
Adjunto Jefe Subdepto. Técnico-Operacional
DAC
Rua Santa Luzia
7 andar, sala 651, Bairro Castelo
Río de Janeiro,
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel: +5521 3814 6710
Fax: +5521 3814 6938
E-mail: osmarsilva@dac.gov.br

Douglas Machado Ferreira
Asesor Técnico
Subdepto. Técnico-Operacional
DAC
Rua Santa Luzia, 651
6 andar, sala 704, Bairro Castelo
Río de Janeiro,
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel: +5521 3814 6727
Fax: +5521 2544 7781
E-mail: douglasfmachado@uol.com.br

Christiano Miranda Da Silva
Adjunto de la División de Facilitación
y Seguridad de la Aviación Civil
Departamento de Aviación Civil
R. Santa Luzia Nº 651 – 512
Rio de Janeiro, Brasil CEP 20030-040

Tel: +5521 3814 6736 / 3814 6750
Fax: +5521 3814 6709
E-mail: christiano@dac.gov.br
chrismiranda@ig.com.br

Normando Araujo de Medeiros
Asesor de Navegación Aérea CERNAI
Av. Mal. Camara 233 – piso 12
Rio de Janeiro, CEP 20020-080
Brasil

Tel:+5521 2139 9681 / 2139 9674
Fax:+5521 2139 9678
E-mail: normando@cernai.gov.br

Ailton dos Santos Pohlmann
Jefe de Departamento Operacional
DECEA
Rua General Justo s/n
Centro – Rio de Janeiro
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel:+5521 2101 6241
Fax:+5521 2101 6233
E-mail: sdop@decea.gov.br

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
director@dgac.cl

Bernardo Domínguez Philippi
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil
Amunategui 139, piso 7
Santiago de Chile

Tel: +562 673 1020
Fax: +562 698 3148
E-mail: jac@mtt.cl

Guillermo Guzmán Solar
Dirección Nacional de Aeropuertos
Morandé 59, piso 11
Santiago de Chile

Tel: +562 449 3430
Fax: +
E-mail: guillermo.guzman@moptt.gov.cl

Pedro Córdova Vielma
Jefe Departamento Estudios
Dirección Nacional de Aeropuertos
Morandé 59, piso 11
Santiago de Chile

Tel: +562 449 3405
Fax: +
E-mail: pedro.cordova@moptt.gov.cl

Germán Urrutia Ruz
Dirección Nacional de Aeropuertos
Morandé 59, piso 11
Santiago de Chile

Tel: +562 449 3405
Fax: +562
E-mail

Marta Campusano
Arquitecto
Dirección Nacional de Aeropuertos
Morandé 59, piso 11
Santiago de Chile

Tel: +562 449 3405 / 4493424
Fax: +562 449 3421
E-mail: marta.campusano@mopptt.gov.cl

Marcos Meirelles Guizman
Representante de Chile
ante el Consejo de la OACI
999 University Street
Montreal, Quebec
H3C 5J9 Canadá

Tel: +1 514 954 5764
Fax: +1 514 954 6684
E-mail: chile.rep@icao.int

Christian Gómez Meneses
Director de Planificación y Coordinación
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7515
Fax: +562 209 0532
E-mail: dir.planificacion@dgac.cl

Ignacio Camino Mardones
Fiscal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7463
Fax: +562 410 7488
E-mail: fiscalia@dgac.cl

Lorenzo Sepúlveda Biget
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7498
Fax: +562 410 7635
E-mail: dirdso@dgac.cl

Héctor Barrientos Parra
Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
Dirección General de Aeronáutica Civil
San Pablo 8381
Santiago de Chile

Tel: +562 290 4602
Fax: +562 290 4606
E-mail: dirdasa@dgac.cl

Iván Galán Martínez,
Subdirector de Planes
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7509
Fax: +562 410 7454
E-mail: sbd.planes@dgac.c.

Jorge Cárdenas Gallardo
Subdirector de Reglamentación y Normas
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago de Chile

Tel: +562 410 7448
Fax: +562 410 7109
E-mail: jcardenas@dgac.cl

Jaime Lavín Fariña
Consultor Aeronáutico
Camino El Huenganal 3555
Santiago

Tel: +562 243 4965
Fax: +562 243 6860
E-mail: jaimelavinf@manquehue.net

COLOMBIA

Carlos Eduardo Montealegre
Subdirector General, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Of. 408
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

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

Gonzalo Cárdenas Mahecha
Director de Navegación Aérea, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Piso 4
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel: +571 266 1078
Fax: +571 266 0556
E-mail: goncard@yahoo.es

Sergio Paris
Jefe Grupo Proyectos, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Piso 4
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel:+571 266 3600
Fax:+571 266 3767
sergio.paris@aerocivil.gov.co

Edgar Rivera
Jefe Normas Aeronáuticas, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Of. 403
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel: +571 266 3316
Fax: +571 266 3779
E-mail: erivera@aerocivil.gov.co

Julio E. Consuegra
Jefe Secretaría de Seguridad Aérea
Av. El Dorado 106 - 95

Tel: +571 413 8973
Fax:
E-mail:

Ramón Emiliani
Secretario Sistemas Operacionales
UAEAC
Edificio CNA – Aeropuerto El Dorado
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel: +571 266 2224
Fax: +571 266 3846
E-mail: pemilian@aerocivil.gov.co

Julio Enrique Ortiz Cuenca
Representante de Colombia
Ante el Consejo de la OACI
999 University Street
H3C 5J9 Montreal, Canada

Tel:+1514 954 8393
Fax:+1514 954 6413
E-mail: colombia@icao.int
julioenriqueortiz@yahoo.com

ECUADOR

Raúl Bonilla
Subdirector General
Dirección General de Aviación Civil
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: subdirector@dgac.gov.ec

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

Marion Blakey
Administrator
Head Delegate
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel: +1 202 267 3111
Fax: +1 202 267 5047
E-mail: marion.blakey@faa.gov

David Mandell
Chief of Staff
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel:+1202 267 3111
Fax:+1202 267 5047
E-mail: david.mandell@faa.gov

Joaquin Archilla
Director for Latin America and Caribbean
Federal Aviation Administration
8600 NW 36 Street, Suite 501
Miami, FL 33166

Tel: +1 305 716 3300 ext. 14
Fax: +1 305 716 3309
E-mail:archie.archilla@faa.gov

Mark Ríos
FAA Senior Representative to
South America/Panama
Latin America/Caribbean Office
8600 NW 36 Street, Suite 501
Miami, FL 33166

Tel: +1 305 716 3300
Fax: +1 305 716 3309
E-mail:mark.rios@faa.gov

Carey Fagan
Acting Director
Operations Planning International
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel:+1 202 385 8965
Fax:+202 267 5198
E-mail:carey.fagan@faa.gov

Michael Daniel
Manager, International Programs and
Policy Division
Flight Standards Service
Federal Aviation Administration
800 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C. 20591,

Tel: +1 202 385 8100
Fax: +1 202 493 5888
E-mail: mike.e.daniel@faa.gov

Javier Rodríguez
Manager, Miami International Field Office
Flight Standards Service
Federal Aviation Administration
8600 NW 36 Street, Suite 600
Miami, FL 33166

Tel: +1 305 716 3500
Fax: +1 305 716 3515
E-mail: Javier.rodriguez@faa.gov

David Tiedge
Assistant Administrator
US Transportation Security Administration
International Programs
601 South 12th Street,
4th Floor, TSA-18
Arlington, VA 22202-4220

Tel: +1 571 227 2257
Fax: +1 571 227 2577

Cindy Eickhoff
US Transportation Security Administration
601 South 12th Street,
4th Floor, TSA-18
Arlington, VA 22202-4220

Tel: +1 571 227 3233
Fax: +1 571 227 2577

PANAMÁ

Tomás Paredes
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil
Ave. Canfield, Edificios 805 y 809
Apartados 7501 y 7615
Zona 5, Panamá

Tel:+507 315 0210
Fax:+507 315 0214
E-mail: tparedes@aeronautica.gob.pa

Ricardo García de Paredes
Asesor Legal Asuntos Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil
Ave. Canfield, Edificios 805 y 809
Apartados 7501 y 7615
Zona 5, Panamá

Tel: +507 315 0210
Fax: +507 315 0214
E-mail: rgarciadeparedes@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Tomás Bittar
Presidente
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre
Asunción, Paraguay

Tel:+595 21 203615
Fax:+595 21 203406
E-mail: presiden@dinac.gov.py

Jesús César Ríos
Subdirector de Transporte Aéreo y
Asuntos Internacionales
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y Vicepresidente Sánchez
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 213365
Fax: +595 21 213365
E-mail: staa@dinac.gov.py
riosrabello@hotmail.com

Aurora Torres
Asesora de la Presidencia
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 203615
Fax: +595 21 213406
E-mail: atorres@dinac.gov.py

Nelson Mendoza
Asesor de la Presidencia
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López y 22 de Septiembre
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 203615
Fax: +595 21 203615
E-mail: nelsonmendoza@dinac.gov.py

Hernán Colman
Gerente de Navegación Aérea
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Av. Mariscal López 1160
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 205365
Fax: +595 21 205365
E-mail: gna@dinac.gov.py

PERÚ

Roberto Rodríguez Galloso
Director General de Aeronáutica Civil (E)
Ministerio de Transportes
Av. 28 de Julio 800
Lima 100

Tel:+511 425 1780 / 433 3166 ext. 1451
Fax:+511 433 2808
E-mail: rrodriguez@mtc.gob.pe

URUGUAY

José L. Vilardo
Director Nacional de Aviación Civil
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519
Paso Carrasco, Canelones,
Uruguay,

Tel:+5982 601 9044
Fax:+5982 604 0408 Ext. 4053
E-mail: dinacia@adinet.com.uy

Jesús Jorge Iglesias Viloz
Director División Seguridad de Vuelo
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519
Paso Carrasco, Canelones,
Uruguay,

Tel:+5982 601 8334
Fax:+5982 604 0408 Ext. 4051
E-mail: jiglesias@dinacia.gub.uy

Luis G. Giorello Sancho
Asesor Letrado
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519
Paso Carrasco, Canelones,
Uruguay

Tel:+5982 604 0408 Int. *4223
Fax:+5982 604 0408 Int. 4053
E-mail: giosan@adinet.com.uy

Carlos Rodríguez Brianza
Asesor Política Aeronáutica
Ministerio de Relaciones Exteriores
Colonia 1206
Montevideo 11.200, Uruguay

Tel: +5982 902 1010 Ext. 2050
Fax: +
E-mail: crbrianza@yahoo.com

Luis Alvariza Igarzábal
Agregado de Defensa
Embajada del Uruguay en Chile
Suecia 1074
Santiago de Chile

Tel: +562 209 8285
Fax: +
E-mail: luisalvariza@hotmail.com

VENEZUELA

David Isea Monagas
Gerente General de Seguridad Aeronáutica
Instituto Nacional de Aviación Civil
Terminal Auxiliar, Edificio CIAC, piso 1º
Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
Maiquetía, Estado Vargas
Venezuela

Tel:+58212 355 1550
Fax:+58212 355 2007
E-mail: d.isea@inac.gov.ve

Pedro Zerpa Aldana
Gerente General de los Servicios de Ayuda
a la Navegación Aérea
Torre Británica, piso 5º
Caracas, Venezuela

Tel:+58212 266 5219
Fax:+58212 355 2651
E-mail: zermen2002@yahoo.com

ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS**ACI/LAC**

Ernesto Gutiérrez
Presidente de ACI/LAC
Honduras 5663
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4852 5936
Fax: +5411 4852 5937
E-mail: mnigro@aa2000.com.ar

Eduardo Flores
Secretario Regional de ACI/LAC
Aeropuerto Int. Mérida, piso 2º
Mérida, Yucatán
México

Tel: +52 999 946 1258
Fax: +52 999 946 1264
E-mail: efloresdc@aci-lac.aero

AITAL

Pedro Delisle
Consultor Especial
703 Waterford Way
Suite 630
Miami, Florida
U.S.A.

Tel: +1786 388 0222
Fax: +1305 262 2654
E-mail: pdelisle@aital.org

CLAC/LACAC

Eliezer Negri
Presidente de la CLAC
CERNAI
Av. Mal. Camara 233, 12 Andar
Rio de Janeiro, Brasil

Tel:+5521 2139 9683
Fax:+5521 2139 9683
E-mail: presidente@cernai.gov.br

Marco Ospina Yépez
Secretario de la CLAC
Apartado 4127
Lima 100, PERU

Tel:+511 575 3664
Fax:+511 575 1743
E-mail: clacseclima.icao.int

Maria Regina Oliveira de Queiroz
Asesora CERNAI
Av. Mal. Camara 233, 12 Andar
Rio de Janeiro, Brasil

Tel: +5521 2139 9674
Fax: +5521 2139 9678
E-mail: mreginaqueiroz@terra.com.br
reginaqueiroz@cernai.gov.br

IATA

Patricio Sepúlveda
Vicepresidente Regional para
América Latina y el Caribe
703 Waterford Way, Suite 600
Miami, Florida 33126
U. S. A.

Tel: +1305 264 7772
Fax: +1305 262 2654
E-mail: sepulvedap@iata.org

Peter Cerdá
Director, Seguridad, Operaciones e
Infraestructura América Latina y el Caribe
703 Waterford Way
(NW 62 Ave) Suite 600
Miami, FL 33126
U. S. A.

Tel:+1305 266 7552
Fax:+1305 266 7718
E.mail:cerdap@iata.org

Eduardo Juranovic
P. O. Box 997990, MD 2030
Miami, Florida 33299-6037
U. S. A.

Tel: +1305 870 2450
Fax: +1305 526 1294
E-mail: eduardo.juranovic@aa.com

Manuel Góngora
Manager
International ATC & Flight Operations
Miami International Airport
P.O. Box 996037
Miami, Florida 33299-6037
U. S. A.

Tel: +1305 876 8439
Fax: +1305 876 8181
E-mail: manuel.gongora@united.com

Juan Carlos Reddersen
Flight Operations Engineering
Continental Airlines
1600 Smith St.
Houston, Texas 770022
U. S. A.

Tel: +1713 324 5148
Fax: +1713 324 7287
E-mail: cramir@coair.com

Paulina Asenjo
Manager, Business Analysis Las Américas
IATA
Avda. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago
Chile

Tel:+562 234 5747
Fax:+562 234 5339
E-mail:asenjop@iata.org

Grete Ruber
Gerente de País – Chile
IATA
Avda. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 234 5747
Fax: +562 234 5339
E-mail: ruberg@iata.org

Juan Carlos Blanco
Vicepresidente de Operaciones Aeropostal
Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
Maiquetía, Vargas, Venezuela

Tel: +58212 303 7181
Fax: +58212 355 2118
E-mail: juan.blanco@aeropostal.com

Carolina Fernández
Sub-gerente de Comunicaciones
Las Americas
Avda. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 234 5747
Fax: +562 234 5339
E-mail: fernandezc@iata.org

Heather MacDoland
Gerente Miembro y Relaciones Gubernamentales
Las Americas
Avda. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 234 5747
Fax: +562 234 5339
E-mail: macdonaldh@iata.org

Constanza Montes
Gerente Aeropuerto y Cargos ATC
Las Americas
Avda. Ricardo Lyon 222, Of. 701-A
Providencia, Santiago
Chile

Tel: +562 234 5747
Fax: +562 234 5339
E-mail: montesc@iata.org

IFATCA

Luis Guillermo Seixas
Asesor
Apdo. 870753, Zona 7
Panamá, Rep. de Panamá

Tel: +(507) 519 7270
Fax: +(507) 265 2509
E-mail: jpmafla@ifatca.org
luisguillermo_seixas@yahoo.com

OACI/ ICAO

Assad Kotaite
Presidente del Consejo
999 University Street,
Montreal, Québec
Canada H3C 5H7

Tel:+1514 954 8011
Fax:+1514 954 6077
E-mail: mpoitras@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

Jorge Fernández
RO/ATM/SAR
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

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

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Análisis de los efectos en el Transporte Aéreo Regional producto de las
Concesiones aeroportuarias.**

1.1 Las Autoridades Aeronáuticas pasaron revista a los antecedentes de los procesos y concesiones aeroportuarias correspondientes a los Estados de la Región Sudamericana, y evaluaron el trabajo realizado por los mismos en esta materia tomando como base las tablas explicativas presentadas por la Secretaría que fueron tabuladas, previo encuesta realizada cuyo resumen se recoge en el **Apéndice** a esta parte del Informe.

1.2 Asimismo, la reunión destacó el proceso de integración de los Estados y organismos sub-regionales que caminan hacia la liberalización en base a políticas comunes, tomando en cuenta que el transporte aéreo constituye una herramienta fundamental en la consecución de los objetivos de integración económica en la Región. Para este efecto, la Reunión acogió favorablemente la estrecha coordinación que, en esta materia, viene desarrollando la OACI y la CLAC.

1.3 La Reunión, entre otras cosas, analizó los procesos de concesión aeroportuaria de la Región y los beneficios reportados, entre los que se destacan los siguientes:

- adecuación de la infraestructura aeroportuaria a estándares internacionales;
- modernización de servicios de atención al pasajero;
- ampliación de la capacidad;
- modernización y mejoramiento de los aeropuertos;
- cumplimiento de normas;
- generación de empleos; y
- ahorro para el Estado

1.4 De igual manera, tomó nota de la preocupación expresada por los transportadores respecto a las bases metodológicas para el cálculo de las tasas y derechos aeroportuarios, así como de la transparencia que debe primar en los procesos y cálculo tarifario para evitar tarifas excesivas.

1.5 Al plantearse la necesidad de establecer mecanismos de planeación, control y coordinación de los esquemas de cooperación técnica de la OACI, la reunión coincidió que las políticas de Cooperación Técnica estaban establecidas por medio de las Resoluciones A35-20 y A35-21 y que por lo tanto un cambio a esas políticas se debía propiciar en el Consejo de la OACI.

1.6 La Delegación de Uruguay, por su parte, presentó a la Reunión información referente al concesionamiento de sus aeropuertos como respuesta a la encuesta circulada a los Estados, para actualizar las tablas del Apéndice a la Nota de Estudio presentada por la Secretaría NE/03.

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS, GESTIÓN DE AEROPUERTOS, SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y PROCESOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

1. ¿Se ha(n) concesionado o privatizado algún(nos) aeropuerto(s) en su país?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Sí	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
No								X			X

2. Si todavía no se han culminado los procesos de concesión, indique qué aeropuertos serán concesionados en el corto plazo:

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Se culminó el proceso	X	X		10						2	
Nro. aeropuertos por concesionar			1	2	3	1	1			1	
Tiempo de la concesión				20	*					20	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal)				P	*		E			P	

(*) COL El tiempo de la concesión, así como la entidad concesionaria está por definir

Si la respuesta a la pregunta Nro. 1 es negativa, pase a la pregunta Nro. 11; en caso contrario, continúe con el desarrollo de la encuesta:

3. ¿Qué aeropuertos han sido concesionados en su país?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
N° de aeropuertos concesionados	36	3	10	10	3	2	2		1	2	
Tiempo de la concesión (promedio años)	30	25		10/ 12/ 15/ 20	9/8 /4	15/ 35	30		30	25	
Tipo de entidad (mixta, privada o estatal) (promedio)	P	P	P	P	P	P	P/ E		P	P	

4. *¿Se ha tomado en cuenta la Resolución A15-15 de la CLAC “Guía de orientación sobre el modelo a seguir en las concesiones aeroportuarias” para la concesión de aeropuertos en su país?*

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Totalmente				X							
Parcialmente	X	X	X		X		X		X	X	
No se han tomado en cuenta											

5. *¿Qué áreas han sido entregadas en concesión?*

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Todas las áreas											
Todas excepto seguridad del aeropuerto											
Todas excepto navegación aérea		X			X	X	X		X		
Todas excepto seguridad del aeropuerto y navegación aérea	X		X	X						X	

6. *¿Qué ingresos le corresponden al adjudicatario de la concesión y qué ingresos al Estado?*

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Seguridad aeroportuaria	E	C	C	E	C	C	C		C	E	
Áreas comerciales	C	C	C	C	C	C	C		C	C	
Despacho de vuelo	C	C	-	C	E	E	C		C	C	
Movimiento de aeronaves	C	C	C	E	C	E	C		C	C	
Instalaciones terminal pasajeros	C	C	C	C	C	C	C		C	C	
Instalaciones terminal carga	C	C	C	C	C	C	C		C	C	
Hangar y mantenimiento	C	C	C	E	C	C	C		C	C	

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Servicios de escala	C	C	C	C	C	C	C		C	C	
Control de tránsito aéreo (incluyendo telecomunicaciones)	E	E	C/ E	E	E	E	E		E	E	
Instalaciones y servicios de acceso en tierra	C	C	-	C	C	C	C		C	C	
Servicios meteorológicos	E	E	C/ E	E	E	E	E		E	E	
Otros	E								C		

7. ¿Los contratos de concesión se han mantenido o están en proceso de revisión?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Todos los contratos se han mantenido	X		*	X		X			X	X	
N° de aeropuertos con contratos en revisión	1				2	1	3				

ARG Sujeto a renegociación con los propietarios del AP (Estado y Provinciales) – Aeropuerto ciudad San Salvador de Jujuy.
 BRA No hay información
 COL Por cobro de la tasa aeroportuaria y desequilibrio económico e incumplimiento en inversiones
 CHI En dos aeropuertos se elaboró convenio complementario en el año 2004
 ECU El Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito está en proceso de revisión por exigencias de prestamistas.
 PAN Por vencimiento del Canon.

8. ¿Qué beneficios reporta el proceso de concesión de aeropuertos en su país?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Adecuar infraestructura aeroportuaria existente a estándares internacionales	X			X	X		X			X	
Modernización de servicios de atención al pasajero	X			X					X	X	
Ampliación de la capacidad de los aeropuertos	X			X						X	
Modernización y mejoramiento de los aeropuertos	X	X		X	X	X	X		X	X	

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Cumplimiento de normas		X									
Generación de empleos											
Ahorro para el Estado			X	X			X				

9. *¿Han surgido problemas han surgido en el proceso de concesión aeroportuaria?*

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Sí	X					X	X			X	
No		X	X	X	X				X		

10. *Si su respuesta anterior es afirmativa, indique los problemas suscitados y de qué manera se han solucionado o se están solucionando?*

Estado miembro	Problemas suscitados	Soluciones
Argentina	Renegociación de contrato con Entidad privada en un aeropuerto	En proceso
Ecuador	Falta de definición de competencias en los dos aeropuertos, falta de definición en la participación de derechos por servicios aprox. y de despegue, incluido en tasa de aterrizaje.	Convenio de servicios para cooperación con QUIPORT. Propuesta para la creación de derechos aprox. y despegue por servicios que presta la autoridad.
Panamá	Proceso de concesión cuestionado, debilidad de la base legal.	Están en estudio.
Uruguay	Quejas del privado por incumplimiento de bases	Extensión del plazo de concesión

11. *¿Qué entidad(es) está(n) a cargo de la gestión y administración de aeropuertos en su país?*

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	Fuerza Aérea Argentina	AA2000 S.A./ London Supply S.A.
Bolivia	AASANA	SABSA
Brasil	Prefectura Municipal, INFRAERO, DAESP, Gobierno, MPE	CONTRATEC, Costa do Sol, ADAERO, Transporte Capellini, USIMINAS, SINART
Chile	DGAC	Chucumata SA, El Tepual SA, El Loa SA, La Florida SA, Consorcio SCL, Aerosur SA, Austral SA, Cerro Moreno SA (cada

Estado miembro	Estado	Concesionario
		concesionario en su respectivo aeropuerto)
Colombia	Aerocivil	Aeropuertos del Caribe SA (ACSA), Sociedad de la Costa SA (SACSA) y Aerocali SA.
Ecuador	DGAC (En aeropuertos no concesionados)	CORPAC-QUIPORT (Quito) y TAGSA (Guayaquil)
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Colón: Centro multimodal y de servicios (CEMIS), Tocúmen: Aeropuerto Internacional Tocúmen SA (AITSA), y Howard: Agencia Especial Panamá - Pacífico
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	CORPAC SA (Aeropuertos de provincia)	LAP (Aeropuerto Jorge Chávez)
Uruguay	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)	Carrasco: Concesionario Puerta del Sur S.A., Laguna del Sauce (Cap. Carlos A. Curbelo): Consorcio Aeropuertos Internacionales S.A. (CAISA)
Venezuela	Gobiernos Regionales (Institutos Autónomos y Servicios Autónomos creados por el gobierno regional) y, en otros casos, en le Gobierno Nacional (INAC)	

12. ¿Qué entidad está a cargo de la aprobación de las tarifas aeroportuarias?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	ORSNA	
Bolivia	Superintendencia de Transportes – SIRESE (en función de los costos de operación)	
Brasil	Comando de Aeronáutica (autoridad aeronáutica)	
Chile	Ministerio de Defensa y otras (intervienen la DGAC, JAC, Ministerios de Defensa, Transportes, Hacienda y Economía)	
Colombia	UAEAC Aerocivil	
Ecuador	CNAC (aeronáuticas y aeroportuarias en la red nacional)	Municipalidades de Quito y Guayaquil para los concesionados.
Panamá	Autoridad Aeronáutica Civil	Tocúmen SA y CEMIS
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	
Uruguay	El Poder Ejecutivo considera las tarifas propuestas por el Concesionario antes de su aplicación	Propone tarifas sobre la base de la paramétrica previamente establecida en el Contrato
Venezuela	Gobiernos Regionales e Instituto Autónomo	

Estado miembro	Estado	Concesionario
	Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM)	

13. ¿Cómo están organizados internamente los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Organización
Argentina	Jefatura de Aeródromo, Servicios operativos (ATS, COM, ARO-AIS, MET, SAR), Servicios auxiliares (SEI, Transporte, Mantenimiento, Seguridad aeroportuaria, Sanidad) y Servicios Técnicos (Central, Contralor de cargos, Administrativos, RRPP).
Bolivia	Aeropuertos de uso público y privado
Brasil	Los aeropuertos tienen administración militar, estatal, Estados (provincias) y Prefecturas, y Privada.
Chile	Los aeropuertos como tales dependen de la DGAC. En los 10 aeropuertos concesionados, la dirección general y supervisión están a cargo de la DGAC, mientras que los terminales de pasajeros y las concesiones están en manos de los concesionarios. Los aeropuertos y aeródromos son gestionados directamente por la DGAC
Colombia	La organización está dada por la dirección central y las seis regionales con jurisdicción sobre los aeródromos públicos localizados en diferentes departamentos. Y en categorías A, B, C, D representando a la categoría A, en los aeropuertos que general mayores ingresos.
Ecuador	Por categorías, Resolución No. 020/2001.
Panamá	Se estructuran organizaciones tipo empresa privada en aspectos administrativos financieros y de mercadeo. A nivel técnico, cuentan con organización típica de aeropuertos (mantenimiento, operaciones, seguridad, etc.)
Paraguay	a) Director de Aeropuertos y b) Administrador de cada aeropuerto.
Perú	Los aeropuertos del país están clasificados en nacionales e internacionales y con excepción del Jorge Chávez, CORPAC SA, administra y equipa los aeropuertos comerciales del país, así como efectúa el control del tránsito aéreo a nivel nacional.
Uruguay	En cuanto al Estado, la DINACIA y, dentro de su organización, el responsable directo es el Director General de Infraestructura Aeronáutica, que tiene a su cargo la División Regionales, de la cual dependen todos los aeropuertos del interior. Carrasco tiene una Jefatura propia que depende directamente del Director General de Infraestructura Aeronáutica. En los aeropuertos concesionados, la DINACIA mantiene una Jefatura. Los concesionarios administran las áreas comerciales y la DINACIA hace lo propio con las áreas operativas.
Venezuela	No existe una estructura administrativa marco.

14. ¿Qué entidad está a cargo del control financiero en los aeropuertos de su país?

Estado miembro	Estado	Concesionario
Argentina	Fuerza Aérea Argentina	AA2000 SA / London Supply SA
Bolivia	AASANA (34 aeropuertos de uso público)	SABSA (3 aeropuertos de uso público)
Brasil	O faturamento e a cobrança das tarifas da infraestrutura aeronáutica são efetuados por um	O controle financeiro é executado independentemente pelos

Estado miembro	Estado	Concesionario
	Sistema Único de Cobrança de Tarifas da Aeroportuárias de Navegação Aérea – SUCOTAP.	concessionários
Chile	DGAC	Cada concesionario en su respectivo aeropuerto
Colombia	Aeronáutica Civil	
Ecuador	Respecto Red Nacional (aeropuertos no concesionados)	Los Municipios a través de sus respectivas corporaciones, CORPAC en Quito y AAG en Guayaquil.
Panamá		CEMIS / TOCUMEN SA. Las empresa operadoras manejan las finanzas internas, presentan sus estados financieros anualmente y pagan impuestos al Estado.
Paraguay	Dirección de Aeronáutica Civil - DINAC	
Perú	Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado - FONAFE	OSITRAN
Uruguay	La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica	En el Aeropuerto “C/C Carlos A. Curbelo”.
Venezuela	La autoridad aeronáutica no ejerce control financiero en los aeropuertos a nivel nacional	

15. ¿Los ingresos obtenidos por el cobro de los servicios aeroportuarios se reinvierten en el propio sector?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Totalmente	X		X	X					X		
Parcialmente	X	X			X	X	X	X		X	X
En otros sectores											

ARG Los ingresos percibidos por el Estado Nacional son aplicados en su totalidad a la actividad (Ley 13.041 y sus modificaciones). Se invierten parcialmente en caso de CANON del Concesionario según Decreto 375/97 y sus modificatorias.

BOL Una parte principal es destinada a gastos por prestación de servicios y mantenimiento de aeropuertos bajo administración de AASANA.

CHI La DGAC se autofinancia y no transfiere ingresos al Estado. La inversión anual de la DGAC equivale aproximadamente al 35% de su Presupuesto.

ECU Respecto a los aeropuertos concesionados si, respecto a la red nacional necesitan subvención estatal.

PAN En el caso de Tocumen SA, se realiza un aporte a un fondo especial de desarrollo de infraestructura aeronáutica. En el caso de Colón, no se reinvierte en aerop.

PAR De acuerdo al presupuesto general otorgado por el Poder Legislativo.
 URU Se vierten a Rentas Generales y ésta dispone la asignación de los recursos.

16. ¿Cómo se calculan las tasas y derechos aeroportuarios y de navegación aérea?

RESPUESTA	A R G	B O L	B R A	C H I	C O L	E C U	P A N	P A R	P E R	U R U	V E N
Sobre una base de indexación y sin metodología de costos				X				X			
Sobre la base de una metodología de costos		X	X		X	X	X		X	X	X
Sobre la base de la Resolución A15-13 de la CLAC											

ARG De acuerdo a Ley 13.041 (Adjunta).
 COL Sobre una base de indexación y sin metodología de costos para el caso de concesiones.

17. ¿Cómo se calculan los costos imputables a las actividades no aeronáuticas?

Estado miembro	Cálculo de costos imputables a las actividades no aeronáuticas
Argentina	Según lo establecido en Ley 13.041 y sus modificatorias (Adjunta legislación).
Bolivia	Existen costos que se atribuyen a ingresos no aeronáuticos (Ej. gastos de concesión que corresponden al 20.8% y 8% sobre los ingresos)
Brasil	Apropriação dos custos e licitação.
Chile	Se considera como actividades no aeronáuticas a la meteorología no aeronáutica, la escuela técnica aeronáutica, el museo aeronáutico y las concesiones. EL cálculo de los costos de las tres primeras actividades se determina sobre la base del costo total, considerando mano de obra, depreciación de activos y gastos de funcionamiento.
Colombia	Sobre una base inicial. A manera de ejemplo, en el caso de los arriendos de inmuebles se toma el avalúo de la renta. Se han determinado las variaciones de las tarifas, teniendo en cuenta el incremento que determine el gobierno para el Salario Mínimo. Otro factor que se aplica para incrementar tarifas es el porcentaje acumulado durante el año inmediatamente anterior del Índice de Precios al Consumidor.
Ecuador	Con el IPCU. Se obtienen los gastos técnicos-administrativos, sueldos, capacitación, honorarios, suministros, adquisición de manuales, equipos de oficina y especializados; inherentes a la actividad o área objeto del derecho por la actividad no aeronáutica durante el ejercicio fiscal y luego se prorratea o divide para la obtención del derecho por el servicio otorgado.
Panamá	No se cuenta con detalle de este cálculo.
Perú	Las actividades no aeronáuticas no tienen tarifas reguladas, por lo que no se calculan sus costos. Para la determinación de los costos de arrendamiento se utiliza el método de absorción del gasto.
Venezuela	Sobre la base de unidades tributarias, que es una unidad de cuenta implantada por la Autoridad Tributaria y Aduanera del país denominada SENIAT, para determinar los costos relativos a las penalidades tributarias de acuerdo a los niveles inflacionarios manejados por el Banco Central de Venezuela anualmente.

Cuestión 2 del Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región.

- a) ampliación del programa universal de auditoria de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (USOAP)
- b) estado del desarrollo del SRVSOP; y
- c) Programa de auditoria de la seguridad operacional de la IATA(IOSA).

Ampliación del programa universal de auditoria de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (USOAP)

2.1 La reunión tomó nota de los antecedentes por los cuales la Asamblea (Resolución A 32-11) de la OACI encomendó a la organización la ejecución de auditorias, regulares y armonizadas de seguridad operacional en los Estados contratantes. Asimismo se tomó nota de que dichas auditorias se iniciaron con los Anexos 1,6 y 8 con un procedimiento Anexo por Anexo y que la Asamblea en base a la Resolución A 33-8 solicitó que dichas auditorias se amplíen a los Anexos 11, 13 y 14.

2.2 Respecto a lo anterior se informo que la OACI contrató personal para la Sección de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA), preparó el personal de dicha sección conjuntamente con otro personal de la organización (oficinas regionales y secciones de la Sede de la OACI), y personal de los Estados adscrito al programa. En el proceso de ampliar las auditorias a los Anexos 11, 13 y 14 la organización pudo apreciar que el procedimiento de auditoria Anexo por Anexo presentaba una dificultad ya que los Anexos de la OACI estaban interrelacionados entre los mismos y que de seguir con este procedimiento el proceso de auditorias seria largo y costoso. En este sentido el Consejo de la OACI aprobó un enfoque sistémico completo para ejecutar las auditorias concentrándose las mismas a determinar la capacidad general de vigilancia de la seguridad operacional que tienen los Estados. Esta nueva metodología mejoraría la eficiencia y reduciría los costos del programa.

2.3 Se presentó a la reunión información general sobre el enfoque sistémico del USOAP y de las etapas en que se llevaba a cabo el programa. Asimismo se informó que en la región los primeros Estados a ser auditados bajo el enfoque sistémico del USOAP serán Panamá (Octubre 2005), Colombia y Perú (Marzo 2006). También, se informó que mediante un seminario/taller llevado acabo en marzo del 2005 se impartió entrenamiento a los coordinadores de los Estados y al personal profesional de la Oficina Regional SAM, sobre el mecanismo que emplea el USOAP bajo el enfoque sistémico. La Reunión pudo notar que las oficinas regionales de la OACI jugaran un importante rol en relación al seguimiento del resultado de las auditorias.

2.4 En relación a la solicitud del Secretario General de la OACI con respecto a personal a ser proporcionado por los Estados como personal adscrito al USOAP, la reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 9/2**PERSONAL ADSCRITO DE APOYO AL USOAP**

Que los Estados, que no lo han hecho todavía, y que estén en condiciones de hacerlo, respondan a la invitación del Secretario General de la OACI circulada con las cartas AN 19/9-04/26 y AN 19/34-04/92 del 26 de Marzo y del 30 de Noviembre del 2004 respectivamente, proporcionando expertos adscritos a corto y mediano plazo en apoyo al USOAP.

2.5 La reunión recibió amplia información sobre la Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional y al respecto se examinaron algunas partes, de importancia para la reunión, del contenido de la Resolución A 35-7 de la Asamblea de la OACI.

Estado del desarrollo del SRVSOP

2.6 La Reunión recibió información del estado en que se encuentra el trabajo que esta siendo desarrollado por el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional. Se recordó que esta iniciativa había sido producto de un acuerdo alcanzado en la RAAC/5 y que desde su inicio en el año 2002, se había logrado desarrollar los siguientes LAR y documentos anexos: LAR 1 sobre Definiciones, abreviaturas y símbolos, LAR 11 sobre Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR, LAR 145 sobre Organizaciones de mantenimiento aprobadas, LAR PEL sobre Licencias del personal, LAR OPS sobre Operaciones aéreas y certificación, Requisitos para la aprobación RVSM y el Manual del inspector de aeronavegabilidad.

2.7 También la reunión fue informada de los cursos que se han realizado y de los que están planificados para el presente año, entre los que se destacaron el entrenamiento de Auditor Líder ISO 9001:2000 y el de aprobación de modificaciones y reparaciones mayores en aeronaves.

2.8 La reunión tomó nota de que el primer ensayo multinacional de certificación de una organización de mantenimiento con el LAR 145, se había realizado en forma exitosa y que para el presente año estaban programados otros tres ensayos, en Venezuela, Bolivia y Cuba.

2.9 Respecto a la estrategia de implantación de las LARs por parte de los Estados, el Representante de Brasil manifestó las dificultades que tendría su Estado en adoptar, en estos momentos, las LARs, pero que su Estado estaba armonizando sus reglamentos con los del Sistema Regional. Se informó, que en caso del LAR 145 se estaba trabajando en un plazo de 5 años para la armonización con las regulaciones nacionales.

2.10 La reunión concordó que en un ambiente normalizado se podrán lograr los siguientes beneficios en el Sistema Regional:

- disminución de costos para los Estados para mantener un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad operacional
- reducción de costos de certificación y vigilancia para la industria aeronáutica de la región
- interpretación y aplicación correcta de las normas aeronáuticas
- Creación de un ambiente adecuado para el fortalecimiento de grandes operadores regionales que puedan competir con las grandes empresas aéreas de otros Estados.
- Estandarización de los programas de entrenamiento de los inspectores
- Intercambio y compartición de los recursos humanos de las AACs
- Reconocimiento de las certificaciones emitidas por los Estados
- Relaciones armoniosas entre el Estado y la industria al existir mayor participación en el desarrollo de las regulaciones y mayor independencia de las auditorías de certificación y vigilancia.
- Eliminación de los conflictos de interés de los inspectores con los operadores.

2.11 Por otro lado también se concordó que la adopción literal de modelos de otros Estados con industrias de tamaño muy superior a la realidad latinoamericana, trae aparejados serios problemas de interpretación y limita el desarrollo de la aviación regional al tiempo que eleva los costos de las operaciones y no garantiza una adecuada vigilancia de la seguridad operacional.

2.12 Se destacó la Resolución A35-7 de la 35^o Asamblea de la OACI “*Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*” que reconoce el potencial de las organizaciones regionales para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala y a participar en el fortalecimiento y fomento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y proporcionar apoyo tangible a las mismas.

2.13 También se resaltó que la FAA en la Cumbre Global sobre Vigilancia Regional de la Seguridad Operacional (Universidad George Washington, Febrero de 2005) resaltó la importancia del establecimiento de mecanismos regionales para atender los requerimientos de aviación civil para mejorar la seguridad y resaltó las actividades del SRVSOP al tiempo que recomendó como plan de trabajo en primer lugar el establecimiento de regulaciones comunes, luego proveer de recursos y entrenamiento a un grupo de inspectores y un adecuado liderazgo para dirigir las acciones de un sistema regional.

2.14 Considerando lo anteriormente mencionado la Reunión adoptó la siguiente conclusión para apoyar las actividades del SRVSOP y el proceso de armonización de regulaciones aeronáuticas:

CONCLUSIÓN 9/3

APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONA (SRVSOP)

Reconociendo los beneficios del SRVSOP, se insta a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de la Región a:

- a) Continuar apoyando el esfuerzo que están realizando, en conjunto con la OACI y la CLAC, para alcanzar los objetivos propuestos en el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- b) Hacer los máximos esfuerzos, en la medida de lo posible, para adoptar las LARs una vez estén aprobadas por la Junta General del Sistema.

2.15 El Representante de Colombia informó que estaban en el proceso de evaluación para incorporarse al SRVSOP.

Tendencia de accidentes de aviación en la región SAM

2.16 A continuación se presentó un análisis de los accidentes ocurridos en los Estados de la Región SAM durante la última década, proporcionando además, información sobre las principales causas que participan en los sucesos y las acciones que deberían poner en práctica las autoridades de aviación civil, para disminuir la ocurrencia de accidentes de aviación que se producen anualmente.

2.17 En el análisis se destacan los siguientes aspectos:

- a) el índice de pérdidas de aeronaves que se producen en la región, ha permanecido constantemente por encima del promedio mundial de pérdidas de casco (fuselaje) registrado, duplicando o triplicando en algunos casos, entre 1993 y 2002, el índice asignado a cada año.
- b) se proporcionó una síntesis del número de accidentes de aviación civil, producidos en los Estados de la región SAM, en un período comprendido entre los años 1995 a 2004. Este resumen ha sido elaborado utilizando información estadística obtenida de diversas fuentes especializadas, incluyendo datos de sucesos que han tenido difusión pública, relacionados principalmente a operaciones de la aviación comercial, realizadas con aeronaves de diferentes categorías, incluyendo algunas operaciones de trabajo aéreo, donde se emplean aeronaves de aviación general, sin considerar los eventos que involucraban a las aeronaves de Estados. La información señalada esta contenida en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.
- c) en la clasificación por categorías de los tipos de accidentes que se producen en la región, se ha identificado a la explosión/incendio, al CFIT, a los problemas técnicos y en menor medida a pérdida de control, como factores causales primarios que predominan en los accidentes de aviación acaecidos en Latinoamérica.
- d) es posible identificar que los operadores aéreos comerciales certificados, dedicados a operaciones regulares y no regulares de transporte aéreo de pasajeros, han experimentado en mayor medida el mejoramiento en los índices de accidentes producidos. En la actualidad el cincuenta por ciento (50%) de los accidentes que afectan a aeronaves pertenecientes a empresas aéreo comerciales, se producen en el tramo final del vuelo (aproximación final y aterrizaje), siendo atribuibles principalmente a la pérdida de control en vuelo y al impacto contra el terreno sin pérdida de control (CFIT), donde generalmente se le asigna responsabilidad a la tripulación de vuelo, en un sesenta y dos

- por ciento (62%), a fallas de las aeronaves, en un diecinueve por ciento (19%), a las condiciones meteorológicas imperantes en el lugar de destino, en un doce por ciento (12%), y a una serie de causas diversas, que se presentan con menor frecuencia.
- e) los accidentes de aviación que involucran a aeronaves que realizan operaciones de carga aérea, se producen en una proporción superior a 11 veces, con respecto al promedio de accidentes relacionados al transporte aéreo de pasajeros.
 - f) con respecto a los accidentes en los que participan aeronaves utilizadas por la aviación general, éstos se producen generalmente en las fases de aproximación y aterrizaje y en su mayoría son atribuibles a errores de la tripulación, acompañado de una serie de factores complementarios, asociados al no cumplimiento de los procedimientos de operación de la aeronave, insuficiente control cruzado entre los miembros de la tripulación, errores de pilotaje, pobre reconocimiento de la separación de la aeronave respecto a los obstáculos del terreno, deficiente evaluación de las condiciones meteorológicas y de la condición de la superficie de la pista de aterrizaje, además de falta de criterio profesional para evaluar las condiciones riesgosas.
 - g) Con respecto a los accidentes ocurridos con helicópteros, en la mayoría de ellos aparece, generalmente, el factor mantenimiento como un elemento causal reiterado, presentándose a menudo fallas técnicas o mecánicas relacionadas con el funcionamiento del motor, con la falla del rotor, o con diversos componentes mecánicos, los que evidencian una tendencia a que el origen de los mismos se atribuya a fallas de mantenimiento. También aparece como factor determinante de un accidente de helicóptero la pérdida de control, existiendo circunstancias en que estos factores aparecen asociados y sobrevienen inmediatamente después a una falla mecánica.

2.18 Finalizado este análisis, la reunión concordó que el mejoramiento de la situación de seguridad de la aviación civil, requerirá de un esfuerzo mancomunado de las autoridades de aviación civil, con las organizaciones internacionales, los organismos de la industria aeronáutica y los operadores de los distintas modalidades de operación, tendiente a establecer y consolidar una cultura de seguridad de los usuarios de la industria aeronáutica.

2.19 Con respecto a las operaciones desarrolladas por operadores aéreo comerciales dedicados al transporte de pasajeros en vuelos programados, deberá continuarse con la supervisión de las operaciones, ejerciendo una efectiva vigilancia de la seguridad operacional y propiciar el establecimiento de programas de seguridad y prevención de accidentes, basados en sistemas de informe de incidentes no punitivos, a la vez de continuar profundizando el conocimiento de los aspectos relacionados a la importancia de los factores humanos en la aviación civil.

2.20 En el ámbito de las operaciones realizadas por operadores de servicios aéreos de carga, deberá fortalecerse el proceso de certificación inicial y aumentar las actividades de supervisión posterior, para asegurar que el operador continúe demostrando el nivel de seguridad verificado durante la etapa inicial previa al otorgamiento del correspondiente Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC). Adicionalmente, deberá insistirse en la calidad y recurrencia de las actividades de instrucción, orientadas a mejorar los procesos de carga y de despacho de las aeronaves, sin descuidar los aspectos correspondientes a disponer de programas de seguridad y prevención de accidentes eficientes, incluyendo el conocimiento de las limitaciones de la actuación humana y de los requisitos relacionados al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

2.21 Con respecto a las operaciones realizadas por la aviación general, incluyendo helicópteros, este sector merece un esfuerzo a largo plazo orientado principalmente a introducir una fuerte cultura de seguridad en los operadores, mejorando los métodos de entrenamiento, realizando procesos detallados de certificación de los centros de instrucción de aviación civil, exigiendo habilitaciones adecuadas a los instructores encargados de proporcionar los conocimientos y la instrucción en vuelo y, en general, fomentar el establecimiento de una disciplina profesional que evite la violación de las prácticas seguras en el desarrollo de operaciones aéreas.

2.22 En atención a lo anterior la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 9/4 MEJORAMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS ESTADOS

Con la finalidad de mejorar los niveles de seguridad operacional en los diferentes sectores del transporte aéreo, las Autoridades de Aviación Civil deberán:

- a) Propiciar el establecimiento de programas de seguridad y prevención de accidentes, basados en sistemas de informe de incidentes no punitivos;
- b) En el ámbito de las operaciones realizadas por operadores de servicios aéreos de carga, fortalecer el proceso de certificación inicial y aumentar las actividades de supervisión posterior; y
- c) Con respecto a las operaciones realizadas por la aviación general, incluyendo helicópteros, establecer programas para introducir una fuerte cultura de seguridad en los operadores, mejorando los métodos de entrenamiento y realizando procesos detallados de certificación de los centros de instrucción de aviación civil.

Programa de auditoria de la seguridad operacional de la IATA(IOSA)

2.23 La reunión recibió una amplia información sobre el IOSA notando que es un sistema aceptado y reconocido a nivel internacional, diseñado para evaluar los sistemas de gestión y control de operaciones de las líneas aéreas, que comenzó a operar desde Septiembre del 2003 realizando hasta el presente 56 auditorias, las cuales se ejecutan por entidades auditoras seleccionadas por la IATA siendo 6 las entidades que operan en el presente. La informaron de las auditorias pueden ser accesada por las entidades reguladoras de los Estados en apoyo a sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

2.24 Se tomó nota que la contribución de la IOSA a la vigilancia de la seguridad operacional fue reconocida por la Asamblea de la OACI en la Resolución A35-7 y la IATA espera que con la cooperación de la OACI, las líneas aéreas y los Estados empiecen a ver la IOSA como una nueva norma en cuanto a auditorias de la seguridad operacional de las líneas aéreas.

Estado del Suceso	Número de Accidentes 1995 - 2004				
	Registro Nacional	Registro Otros Estados	Total	Número de Despegues	
				OPS por año (en miles)	Porcentaje Regional
-1-	-2-	-3-	-4-	-5-	
Argentina	12	2	14	127,24	8,77
Bolivia	11	0	11	35,14	2,42
Brasil	53	3	56	622,40	42,89
Colombia	29	9	38	227,65	15,68
Chile	1	0	1	87,40	6,02
Ecuador	4	5	9	49,65	3,42
Guyana Francesa	0	0	0	2	0,14
Guyana	3	0	3	3,9	0,27
Panamá	4	1	5	66,5	4,6
Paraguay	0	2	2	16,13	1,1
Perú	7	2	9	54	3,72
Surinam	1	0	1	1,5	0,1
Uruguay	0	2	2	12,64	0,87
Venezuela	9	1	10	144,85	10
TOTALES	134	27	161	1,451	100

- Columna 1 Identifica a los Estados donde han ocurrido los sucesos
- Columna 2 Muestra la cantidad de sucesos de aeronaves con Registro Nacional obtenidos de diversas fuentes especializadas
- Columna 3 Muestra la cantidad de sucesos de aeronaves con Registro de otros Estados obtenidos de diversas fuentes especializadas
- Columna 4 Identifica el número total de sucesos conocidos obtenidos de diversas fuentes especializadas, sin distinción de la nacionalidad de las aeronaves
- Columna 5 Indica la cantidad estimada de despegues producidos en la Región SAM en un año y la participación porcentual del Estado en el total de operaciones, calculada a partir de la información recogida del OAG - Guía Mundial de Vuelos Programados.

De acuerdo a la información conocida, se calcula que anualmente, en el período 1994/2005, en la Región SAM se produce una pérdida total de once (11) aeronaves, por cada millón de despegues

Cuestión 3 del**Orden del Día : Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea.****a) Implantación de los Sistemas CNS/ATM**

3.1 La Reunión recordó que la 11ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11) realizada en el 2003, examinó el concepto operacional global ATM y acordó que era necesario que todos los copartícipes CNS/ATM (comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo) dieran el mayor apoyo posible a la implantación de este nuevo concepto operacional y se iniciaran las actividades, con vistas a dicha implantación.

3.2 En ese sentido los Estados de la Región SAM en estrecha coordinación con el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y la OACI, han planificado y desarrollado en estos últimos años una intensa actividad para la implantación de diferentes funciones ATM mediante la aplicación de los sistemas CNS/ATM, poniendo especial énfasis en la aplicación del concepto operacional ATM global y teniendo como marco de referencia para las futuras actividades las recomendaciones emanadas de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea.

Implantación Rutas RNAV

3.3 La reunión notó que dentro de las actividades más destacadas en la región y auspiciado por el Proyecto RLA 98/003 fue el programa de rutas RNAV el cual hasta la fecha ha logrado la implantación de 40 rutas RNAV, la realización o extensión de 22 rutas ATS y la eliminación de 7 rutas ATS convencionales y 12 segmentos de rutas (Fases I y IIa). De acuerdo a lo informado, este programa ha permitido un ahorro anual por consumo de combustible de US\$ 27 millones, sin considerar los últimos aumentos de precio. La Fase II b) del programa se iniciará a partir de mayo de 2005 y según cálculos realizados permitirá un ahorro por consumo de combustible cercano al millón de dólares.

Implantación RNP

3.4 La reunión también tomó nota que el programa de implantación RNP se inició con la Implantación Pre-operacional RNP 10 en el tramo Santiago de Chile-Lima de las rutas paralelas UL 302 y UL 780, y se encuentra en vigencia desde el 22 de Enero de 2004. Las operaciones aéreas en este sistema de rutas paralelas se están realizando sin mayores inconvenientes y, de acuerdo con la información proporcionada por IATA, sobre la base del incremento previsto de la capacidad del espacio aéreo correspondiente y de la esperada disminución de las demoras en las salidas, se estima un ahorro en los costos operacionales de US \$ 0.9 millones.

3.5 Durante la Reunión GREPECAS/12 se aprobó que Brasil y Uruguay efectúen un Análisis de factibilidad para la Implantación RNP 5 en las FIRs Brasilia, Curitiba y Montevideo, conforme al Plan de Acción correspondiente. Esta actividad está prevista a desarrollarse durante el transcurso del presente año.

3.6 Asimismo, la reunión notó que se contempla la elaboración de un plan de acción para la implantación RNP en las Regiones CAR/SAM a corto y mediano plazo.

Implantación RVSM

3.7 La reunión recordó que luego de cuatro años de intenso trabajo, esfuerzo y colaboración regional, los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM implantaron exitosamente la Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) el 20 de enero de 2005, conjuntamente con la Región NAM. De acuerdo a los análisis previos, la RVSM permitirá un ahorro de US \$ 400 millones en un periodo de 15 años para los operadores aéreos. También reconoció y destacó que el éxito obtenido en la implantación de rutas RNAV, RNP y RVSM se deben en gran medida al apoyo que ha brindado el Proyecto Regional RLA/98/003 “Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM”.

Implantación ATFM

3.8 La reunión notó que la región se enfrenta a nuevos desafíos de implantación, destacándose la necesidad de la Implantación ATFM a mediano plazo. Se tiene previsto identificar los requisitos mínimos para la Implantación ATFM y definir los principios en los cuales se basará dicho servicio lo que permitirá la elaboración de Guías de Orientación para la Implantación ATFM en las Regiones CAR/SAM. Se espera que este programa mediante la implantación de Unidades de Gestión de Afluencia del Tránsito (FMU) y de una ATFM centralizada previstas para el 2008 y 2010, respectivamente, garantice una afluencia óptima del tránsito en áreas o espacios aéreos en períodos que la demanda pudiera exceder la capacidad disponible del sistema ATC, reduciéndose por lo tanto las demoras en vuelo como en tierra y evitando la recarga del sistema. Esta implantación asegurará una utilización más eficaz de la capacidad disponible del espacio aéreo y de los aeropuertos sin aplicar restricciones innecesarias a las operaciones aéreas.

3.9 Teniendo en cuenta que para lograr una implantación armoniosa de la ATFM se requerirá de Sistemas Automatizados ATM integrados e interoperables, se evaluarán los sistemas disponibles o planificados en la región con miras a establecer criterios para la elaboración de la Estrategia Regional para la Integración de los Sistemas Automatizados ATM.

Implantación de Programas de Seguridad Operacional y Gestión de la Calidad en los ATS

3.10 La seguridad operacional es considerada la más importante actividad de la aviación mundial que está reflejada en las metas y objetivos de la OACI. La reunión recordó que en el Anexo 11 – *Servicios de Tránsito Aéreo*, de la OACI, se señala a la seguridad como el objetivo primario de los servicios de tránsito aéreo (ATS). Estas disposiciones, así como las de los PANS-ATM Doc. 4444 - *Gestión del Tránsito Aéreo*, exigen que los Estados establezcan programas sistemáticos y apropiados de gestión de seguridad operacional con niveles y objetivos para garantizar que los ATS tengan un nivel de seguridad adecuado.

3.11 La reunión tomó nota de las diferentes actividades relacionadas con la seguridad operacional realizadas por la OACI así como en el ámbito regional. La reunión reconoció que en la Región SAM se han llevado a cabo varias actividades con la finalidad de asistir y orientar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales en la implantación de programas relacionados con la gestión de la seguridad operacional ATS. Se reconoció además que los Programas de Garantía de la Calidad ATS han demostrado ser un instrumento eficaz que fomenta la implantación de diversos programas complementarios y permite la mejora continua de los servicios de tránsito aéreo.

3.12 La reunión considero que el Proyecto Regional RLA/98/003 – “Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM”, se ha consolidado como una herramienta eficaz y exitosa en el apoyo en la ejecución de los Planes y Programas de Implantación Regional del Programa Regular de la OACI, así como en la asistencia a los Estados para la implantación oportuna de elementos ATM y CNS de apoyo, previstos en el Plan de Navegación Aérea – ANP (Doc. 8733).

3.13 También consideró que el proyecto ha venido contribuyendo en la consecución oportuna y exitosa de los objetivos previstos por el GREPECAS, lo cual está permitiendo el incremento de la capacidad y eficiencia del espacio aéreo de la región, con miras a lograr un Sistema ATM Regional seguro, integrado, interoperable y costo-eficiente, entendiéndose conveniente que las Administraciones de aviación civil de la región SAM continúen dando el mayor apoyo a estas iniciativas regionales a fin de facilitar una transición armónica a los sistemas CNS/ATM en un marco global de seguridad operacional e interfuncionalidad permitiendo, al mismo tiempo, satisfacer las necesidades de la aviación civil internacional.

Red digital Sudamericana (REDDIG)

3.14 La Reunión tomó nota que la operación de la REDDIG hasta la fecha ha sido exitosa, produciéndose un incremento en la disponibilidad de los servicios de comunicaciones fijas aeronáuticos así como otros servicios. Asimismo se notó que la administración centralizada de la REDDIG había proporcionado una mejora sustancial en los tiempos de mantenimiento de la red, así como en la implantación de nuevos circuitos garantizando de esta forma los requerimientos de los servicios actuales y futuros de navegación aérea. Por tal motivo la Reunión consideró la importancia de seguir apoyando las actividades previstas en el proyecto REDDIG.

Sistema AMHS

3.15 La Reunión tomó nota que la implantación en forma gradual de sistemas AMHS en sustitución de los sistemas AFTN en la Región representa una etapa necesaria, a efecto de garantizar la capacidad, precisión, integridad y velocidad en los nuevos requerimientos de servicios en las diferentes dependencias aeronáuticas (ATS, MET, AIS, etc.).

Preparación y apoyo a la postura de la OACI para la CMR –07

3.16 La Reunión fue informada que la protección del espectro de frecuencia para uso en la aeronáutica civil es una tarea que las Administraciones Aeronáuticas de la Región tienen que considerar como prioritaria, dado que de ésta dependen la garantía de funcionamiento de los sistemas CNS actuales y futuros.

3.17 Por tal motivo la Reunión consideró la necesidad de que los Estados/Organizaciones Internacionales de la Región de apoyar la postura de la OACI en la CMR-07 de la UIT tomando en cuenta las acciones regionales especificadas en la Conclusión 12/33 del GREPECAS - *Acciones Regionales CAR/SAM para la preparación y apoyo a la postura de la OACI para la CMR –07.*

Uso compartido de datos radar

3.18 La reunión recordó que la reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, 1999) reconoció los beneficios económicos y operacionales del uso compartido de los datos radar. Asimismo, reconoció que sería conveniente contar en las Regiones CAR/SAM con un formato radar común y un protocolo común de comunicaciones para el intercambio de los datos radar, aprobándose dos recomendaciones, la Recomendación 11/4 – *Estudios ulteriores sobre el uso compartido de información radar en las Regiones CAR/SAM*, y la Recomendación 11/5 – *Uso compartido de datos radar*. Se informó que en base a las recomendaciones mencionadas, el mecanismo del GREPECAS desarrolló, criterios generales para la implantación de intercambio de datos SSR (Conclusión 12/49) como asimismo recomendó (Conclusión 11/47) el protocolo ASTERIX para establecer en las Regiones CAR/SAM el intercambio de datos radar. La Reunión fue informada que en relación al ASTERIX existían diversas versiones y que sería conveniente que el mecanismo de GREPECAS defina con mayor precisión la versión de ASTERIX a utilizar lo que permitirá facilitar la implantación y evitar costos adicionales a los Estados

3.19 La Administración Aeronáutica Argentina informó a la reunión que está en servicio activo el intercambio de datos Radar con su similar de Uruguay, a través de la REDDIG entre los ACCs de Montevideo y Ezeiza, habiéndose obtenido hasta el momento excelentes resultados operativos ya que proporcionan a los controladores la información necesaria para una planificación y vigilancia más eficiente del tránsito aéreo. También se notó que existen planes para ampliar dicho intercambio con la zona Noroeste de la FIR Montevideo y la zona Noreste de Argentina empleando los datos del Radar de Durazno (Uruguay) y Paraná (Argentina).

3.20 Teniendo en cuenta la experiencia positiva con Uruguay y observando la región cordillerana que comparten Argentina y Chile, se reconoció que sería de suma utilidad para los Centros de Control de Área de esa región, disponer de la información Radar, por lo cual la reunión tomó nota de la documentación presentada por Chile y Argentina sobre esta materia.

3.21 La delegación Argentina también informó sobre el desarrollo de modelo conceptual y estudio de prefactibilidad para la construcción de un radar secundario monopolso a ser aplicado en los servicios de tránsito aéreo. En ese sentido la delegación Argentina se puso a disposición de los Estados interesados para consultas, intercambio de información y coordinación de posibles visitas a: la Dirección de Sensores Radar.

3.22 A través de la información proporcionada por Colombia, la reunión pudo notar que este Estado dispone de una moderna infraestructura de vigilancia radar que ha venido desarrollando en los últimos 10 años así como también sobre sus planes de inversiones aeronáuticas. La reunión acogió con satisfacción la propuesta y voluntad de Colombia para compartir los datos radar con Estados adyacentes bajo acuerdos recíprocos e instó a aquellos Estados que pudieran beneficiarse de la compartición radar a realizar acuerdos bilaterales con Colombia:

3.23 A fin de contribuir a la planificación del intercambio de datos radar en la Región SAM, se acordó que los Estados que han brindado cobertura SSR (FL 250) a lo largo de sus fronteras deberían informar a la Oficina Regional de la OACI quien con base a la información suministrada y tomando en cuenta las capacidades técnicas de los sistemas radar, formularía recomendaciones para que los Estados puedan iniciar arreglos bilaterales para la implantación del intercambio de datos SSR.

3.24 Tomando en consideración todo lo anterior, la reunión aprobó las siguientes conclusiones:

CONCLUSION 9/5 INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS

Que los Estados de la Región SAM tomen como un asunto de alta prioridad el intercambio de datos radar SSR entre dependencias ATC adyacentes y desarrollen los acuerdos bilaterales necesarios sobre esta materia.

CONCLUSION 9/6 - DIAGRAMA DE COBERTURA SSR AL FL250

Que todos los Estados SAM que cuenten con un sistema radar de vigilancia secundario instalado a lo largo de sus fronteras geográficas envíen a la Oficina SAM de la OACI el diagrama de la cobertura SSR obtenido de las operaciones de prueba de vuelo o calculado a una altura de 25,000 pies (FL 250), y llenen la información en la tabla presentada en el **Apéndice A** antes del **30 de junio de 2005**.

Integración de los datos de vigilancia

3.25 La reunión consideró que el uso compartido de datos radar a nivel regional proporcionaría a la Región la experiencia necesaria en el intercambio de datos lo cual podría proporcionar un elemento importante a la automatización de los servicios ATC, tal como se consideró en el Seminario de Automatización de Servicios de Navegación Aérea celebrado en Lima, Perú, en Septiembre del 2004.

3.26 La reunión también tomó nota que la implantación centralizada de sistemas para la integración de datos de vigilancia en la Región podría proporcionar en el futuro una imagen común y transparente de vigilancia disponible a cualquier ACC de la Región proporcionando un alto nivel de progreso en la automatización de los servicios de navegación aérea.

3.27 La reunión apreció la información proporcionada por Chile y Colombia sobre la instalación del Sistema Mejorado de Gestión de Tránsito Aéreo ETMS desarrollado por la FAA de los Estados Unidos, como herramienta de Gestión de Tránsito Aéreo y la utilización de las Redes Virtuales Privadas de Internet para llevar a cabo comunicaciones seguras, como medio de bajo costo, las que se utilizan hoy en el mencionado intercambio de datos radar.

3.28 La reunión tomó nota de la información proporcionada por Colombia respecto a sus sistemas automatizados así como sus planes sobre la implantación de ATFM y la disposición de Colombia para integrar de forma automática sus centros de control con los centros de control de los FIRs adyacentes, de manera que permita explotar de forma optima las capacidades de automatización de la información en la región, bajo acuerdos de cooperación bilateral.

3.29 En consideración de lo anterior y a fin de obtener resultados oportunos con respecto a las actividades para la implantación de la automatización ATM en la Región y la interconexión de unidades ATC automatizadas, los Estados acordaron brindar todo el apoyo necesario a las actividades conducentes a la implantación del intercambio de datos SSR entre los sistemas automatizados ATC formulando la siguiente conclusión:

CONCLUSION 9/7**APOYO A LAS ACTIVIDADES PARA EL DESARROLLO DE LA AUTOMATIZACION DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AEREA**

Que los Estados SAM brinden todo el apoyo necesario a las actividades de la OACI relacionadas con la automatización de los sistemas de navegación aérea, de manera que alienten la compartición de datos SSR entre los sistemas automatizados ATC, con el fin de mejorar la eficiencia de las operaciones y obtener la necesaria experiencia para la implantación de un futuro sistema regional de integración de datos de vigilancia.

Cooperación técnica de apoyo para los próximos años

3.30 La Reunión recordó que, la Décima Conferencia de Navegación Aérea formuló la recomendación 8/5 solicitando a la OACI considerar la provisión de asistencia para facilitar la implementación de los Sistemas CNS/ATM, particularmente en los Estados en desarrollo.

3.31 Basado en lo anterior, la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) celebrada en Cuzco, Perú en el año 1996, consideró la conveniencia de establecer un marco de cooperación técnica con vistas a apoyar a los Estados en la identificación y resolución de los problemas que confrontarían en la elaboración de sus planes nacionales CNS/ATM, así como en el desarrollo de guías e implantación de dichos planes en armonía con los planes regionales de transición CNS/ATM dentro de la metodología aprobada por el GREPECAS.

3.32 En cumplimiento con lo solicitado por la RAAC/5, la OACI sometió a consideración de las administraciones de la región el documento de proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 sobre Transición a los Sistemas CNS/ATM en la región SAM. Posteriormente, por iniciativa de GREPECAS, el proyecto se extendió también a la Región CAR.

3.33 La reunión tomó nota de los resultados alcanzados por el proyecto en el cumplimiento de sus tres objetivos inmediatos, asesorar a los Estados en la planificación e implantación de la transición a los sistemas CNS/ATM (*Objetivo inmediato # 1 del proyecto*); asesorar a los Estados sobre esquemas institucionales para la implantación de planes nacionales/regionales CNS/ATM y su aplicación (*Objetivo inmediato #2 del proyecto*) y prestar asistencia a los Estados para la implantación del sistema geodésico mundial (WGS-84) y en mejorar sus servicios de información aeronáutica (*Objetivo inmediato # 3 del proyecto*).

3.34 Los Estados en diversos foros han reconocido que el proyecto RLA/98/003 es una importante herramienta de implementación y de realización de eventos de capacitación en los aspectos críticos del sistema CNS/ATM y ha ejercido un liderazgo activo en el proceso de coordinación, planificación e implantación del sistema CNS/ATM, también permitió una participación activa y oportuna de especialistas de distintas áreas de los Estados/Organismos Internacionales de las regiones CAR/SAM, aún de aquellos que no son contribuyentes del Proyecto a fin de obtener una implantación exitosa de las diferentes funciones ATM.

3.35 La reunión recordó que el proyecto RLA/98/003 comenzó sus actividades en diciembre de 1998 teniendo inicialmente previsto finalizar sus actividades en el año 2002, sin embargo el uso eficiente y cuidadoso de los recursos disponibles ha permitido extender el apoyo a los Estados hasta mediados del año 2006.

3.36 Por otro lado, la reunión tomó nota que la Comisión de Aeronavegación de la OACI creó el Grupo de expertos sobre concepto operacional de la gestión del tránsito aéreo (ATMCP) para elaborar y describir, con suficiente claridad y detalles, un concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) de puerta a puerta, que facilitaría la implantación progresiva de un sistema ATM integrado. Este concepto fue puesto a la consideración y finalmente endosado por la XI Conferencia de Navegación Aérea (AN11) realizada en Montreal del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2004.

3.37 El concepto de operación mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) representa una visión de la OACI para lograr un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, interfuncional para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible en relación al medio ambiente y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

3.38 Como consecuencia de todo lo anterior, la reunión reconoció que el mayor paso hacia la implantación de sistemas CNS/ATM en el marco del concepto operacional ATM será el establecimiento de acuerdos institucionales adecuados entre los Estados de la Región, a fin de poder desarrollar planes de implantación de sistemas sujetos a ser tratados como sistemas multinacionales

3.39 También se reconoció que los aspectos institucionales de los Sistemas CNS/ATM es un tema que por su complejidad requiere de mayor investigación y análisis por parte de la Región con el objetivo de poder determinar y decidir sobre las mejores alternativas de solución. En este sentido la reunión estimó necesario contar con una herramienta de apoyo similar al proyecto RLA/98/003 que permita continuar las actividades que ha avanzado y la realización de seminarios/talleres, estudios de costo-beneficio, etc. para producir el material necesario para que la Región pueda orientar adecuadamente sus decisiones con respecto a los aspectos institucionales.

3.40 Por otra parte la Región debería iniciar el desarrollo de los documentos de control de interfase (ICD) genéricos y planes de acción a corto y mediano plazo para iniciar la interconexión de sistemas automatizados empleando aplicaciones existentes en los actuales sistemas automatizados ATM y haciendo provisiones para aplicaciones futuras. En este sentido y en forma gradual confirmará y validará la performance técnica y la compatibilidad con las aplicaciones a interconectar. Se espera que esta tarea permita desarrollar material para colocarlo dentro del FASID CAR/SAM, como requerimientos de automatización de los sistemas ATM. Para concluir satisfactoriamente todas estas actividades, también será necesario contar con una herramienta similar al proyecto RLA/98/003.

3.41 El concepto operacional mundial de gestión de tránsito aéreo (ATM) representa una visión de la OACI de un sistema ATM integrado, armonizado e interfuncional a nivel mundial. El horizonte de planificación se extiende hasta el año 2025 y más allá. Esta visión propone nuevos retos para la región SAM y las demás regiones de la OACI. Considerando los resultados logrados hasta el momento, este nuevo reto podría ser enfrentado de una forma más concreta y efectiva con un instrumento de apoyo a los Estados como un proyecto regional de cooperación técnica, que permita la realización de eventos de capacitación, estudios, reuniones y talleres de implementación que apoyen en la evolución hacia un sistema ATM Regional y posteriormente mundial, que sea armonizado, integrado e interfuncional y en la implementación de los elementos que forman parte de esta visión, tales como el ATFM, RNP, automatización de los servicios AIS y MET, etc.

3.42 Considerando lo anteriormente mencionado la Reunión, con el objetivo de establecer un nuevo proyecto regional, para continuar apoyando en los nuevos retos para la transición al CNS/ATM y la evolución hacia el ATM Global adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 9/8 PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA
GUIAR LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA REGIONAL
ATM CONSIDERANDO EL CONCEPTO OPERACIONAL ATM
Y EL SOPORTE CNS CORRESPONDIENTE**

Que la OACI prepare y envíe para la consideración de las Administraciones de Aviación Civil de la Región, un documento de proyecto de cooperación técnica para guiar a los Estados SAM, en la implantación de un sistema regional ATM considerando el concepto operacional ATM Global y el soporte CNS correspondiente.

Aseguramiento de la calidad

3.43 La reunión tomó nota que Colombia siguiendo la recomendación 5/38 RAN/CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Octubre de 1999), estableció un Programa de Garantía de Calidad ATS, teniendo como meta principal acometer tareas en las áreas de la evaluación individual y de las dependencias ATS así como en la investigación de incidentes donde se considera que el factor ATS contribuyó a la ocurrencia de los eventos investigados. Cuando en el proceso de investigación de incidentes ATS se observa que hubo un desvío operacional del piloto es muy complejo tomar las medidas pertinentes si este pertenece a una tripulación extranjera. Por esta razón, la reunión estimó conveniente formular la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN 9/9 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS
SAM RESPECTO A LOS DESVÍOS OPERACIONALES**

Que con el fin de reducir los factores de riesgo en la Región, los Estados SAM intercambien toda información relacionada con los desvíos operacionales de las tripulaciones extranjeras y las recomendaciones formuladas en el proceso de investigación del evento, con los Estados de matrícula de la aeronave involucrada.

Búsqueda y Salvamento

3.44 La Reunión tomó nota de las actividades realizadas en la Región SAM y de las realizadas conjuntamente con la Región CAR respecto a los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico de los Estados integrantes, así como también los planes conjuntos existentes en estas regiones para la implantación de medidas de coordinación regional y mejoramiento de los servicios SAR aeronáuticos nacionales mediante la implantación de programas de garantía de calidad.

3.45 La autoridad aeronáutica es la clave para organizar buenos servicios SAR y una de sus tareas es el de determinar en primer lugar los recursos que están a su disposición, ya sea directamente o gracias a acuerdos de cooperación, procurando que estos recursos, con el menor costo económico posible para el organismo SAR, se utilicen al máximo para apoyar o llevar a cabo las operaciones de búsqueda y salvamento. Se invitó a todas las autoridades de aviación civil a continuar las acciones tendientes a asegurar una activa participación en los trabajos que se realizan en el ámbito regional para el mejoramiento de los servicios SAR.

Material actualizado en el área PANS-OPS

3.46 La reunión tomó nota sobre el progreso alcanzado con respecto al desarrollo de material actualizado en el área PANS-OPS, las enmiendas futuras y la nueva edición del Doc. 8168 y las actividades regionales recientemente desarrolladas con relación a este asunto.

Rutas RNP 10 Paralelas Entre Santiago y Lima

3.47 La Reunión fue informada sobre el estado de la implantación pre-operacional de la RNP 10 en las rutas RNAV UL780 y UL302 que enlazan las ciudades de Santiago de Chile y Lima luego de ejecutarse por parte de Chile y Perú un plan de acción que incluyó una evaluación de seguridad previa a la implantación de la RNP. Esta implantación ha permitido a los ACC de Santiago y Lima utilizar ambas rutas en forma independiente, al existir una separación lateral de 50 NM entre ellas. Se comenzaron a obtener beneficios inmediatos en términos de la utilización de niveles de vuelo óptimos por parte de las aeronaves y a lo que a reducción de las demoras de aeronaves se refiere utilizando el mismo nivel de vuelo. Se espera que la implantación definitiva RNP10 se realizará una vez obtenido el resultado de la evaluación de seguridad realizada por CARSAMMA de los datos recopilados recientemente.

Hoja de ruta (road map)

3.48 La reunión tomó nota del trabajo realizado por representantes de Boeing, Airbus, FAA, Eurocontrol, Thales, the Air Traffic Alliance y IATA, apoyado por SITA, ARINC, Inmarsat, Honeywell and Rockwell Collins, durante el período comprendido entre el 19 de mayo al 15 de octubre de 2004 para desarrollar lo que se conoce como “ATM Transition Roadmap” para el corto y mediano plazo a fin de obtener lo mas temprano posible los beneficios de los Sistemas CNS/ATM y consistente con el documento sobre el concepto operacional de la OACI (OCD).

b) Reducción o eliminación de deficiencias detectadas en la provisión de los servicios de navegación aérea.

Planes de Acción para la resolución de deficiencias en la esfera de la Navegación Aérea

3.49 La reunión tomó nota que la resolución de deficiencias que afectan a la navegación aérea, es un asunto al que el Consejo de la OACI da una alta prioridad. Al respecto se informó que en diversas oportunidades el Consejo por intermedio de cartas a los Estados circuladas por el Secretario General, hizo conocer su preocupación en relación a que muchas de las deficiencias han persistido por varios años constituyendo una amenaza potencial para la seguridad operacional, solicitando desarrollar planes de acción para la resolución de las deficiencias y enviar la información al respecto tanto al Secretario General como a las Oficinas Regionales.

3.50 Se presentó información a la reunión, respecto al trabajo regional realizado entre la Oficina Regional y los Estados en la aplicación de la estrategia regional para la resolución de las deficiencias, que fuera recomendada por la reunión RAAC/8 (Conclusión 8/10), la cual estaba orientada a lograr que los Estados formulen el Plan de Acción Coordinado para resolver las deficiencias identificadas y registradas en la base de datos que maneja la Oficina Regional y el mecanismo del GREPECAS. Asimismo se informó los resultados que se obtuvieron del proyecto especial de ejecución (SIP), anunciado durante la reunión GREPECAS/12, que permitirían un mejoramiento de la base de datos de las deficiencias y a los Estados y Organizaciones Internacionales una ágil visualización y la posibilidad de realizar cambios en forma ágil. Se informó que los procedimientos con los respectivos Nombres de Usuario y Claves (Password), fueron ya circulados a los Estados y Organizaciones internacionales para el acceso a la base de datos vía la Internet pública a través de la página Web de la Oficina Regional de México (www.icao.int/nacc). Se reconoció que este asunto resolvía la eterna problemática de no tener un procedimiento Estados/OACI/Grupos regionales, efectivo y eficiente para la actualización de las deficiencias, pero se notó que a pesar de las ventajas ofrecidas, los Estados no estarían utilizando esta facilidad. En este sentido se presentó información a la reunión sobre el procedimiento de acceso a la pagina Web mencionada para visualizar y actualizar la lista de deficiencias.

3.51 También se presentó información del estado actual de las deficiencias registradas en la base de datos desde Enero del 2004 y las deficiencias resueltas hasta el momento. En este sentido, se tomó nota de que habían registradas 765 deficiencias de las cuales 199 eran U, 287 eran A y 279 eran B. Se habían resuelto hasta el momento 200 deficiencias (77 U y 123 entre A y B) dando un total de 565 deficiencias sin resolver, lo que significaba que los Estados habían resuelto un 27% de las deficiencias registradas. Se reconoció que esto no era un porcentaje óptimo, pero que se notaba un incremento de parte de los Estados en atender la resolución de las deficiencias.

3.52 Como resultado de la discusión de este asunto se reconoció la necesidad imperiosa de solucionar las deficiencias urgentes al menor plazo posible y que para ello era importante establecer los planes de acción por parte de los Estados, a fin de comprometerse a la resolución de las mismas en un plazo máximo de dos años. En este sentido se acordó que los Estados proporcionarían a la Oficina Regional hasta el 20 de Julio los planes de acción para las deficiencias U que figuran en la base de datos regional GANDD del GREPECAS y que se accesa vía la página Web www.icao.int/nacc.

3.53 Considerando lo anterior se formuló las siguientes Conclusiones:

CONCLUSIÓN 9/10 RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS URGENTES

Que los Estados de la región SAM:

- a) Envíen hasta el 20 de Julio del 2005 a la Oficina Regional SAM de la OACI los planes de acción correspondientes para solucionar las deficiencias tipo U que se registran en la base de datos del GREPECAS;
- b) Consideren dos años como plazo máximo para la solución de las deficiencias que señala el párrafo anterior; y
- c) Examinen el cumplimiento de esta conclusión en la próxima reunión RAAC.

CONCLUSIÓN 9/11 ACTUALIZACIÓN EN LÍNEA VÍA INTERNET DE LAS DEFICIENCIAS

Que los Estados, hagan uso regular del procedimiento circulado por la oficina regional SAM de la OACI mediante cartas LT 1/19 SA1061 y LT 1/19 SA118 del 28 de Octubre y 13 de Diciembre del 2004, respectivamente para la visualización y actualización de las deficiencias que figuran en la base de datos regional.

Mayor Cooperación a nivel nacional para la provisión de servicios meteorológicos aeronáuticos a la navegación aérea internacional

3.54 La reunión tomó nota que el 8 de septiembre de 2000, el Secretario General de la OACI y el Secretario General de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) emitieron una carta conjunta invitando a los Estados contratantes de la OACI, a los Estados Miembros de la OMM y a las entidades designadas como autoridades meteorológicas (MET) del Estado “a mejorar su cooperación a nivel nacional, a fin de asegurar que el suministro del servicio meteorológico aeronáutico continúe contribuyendo en forma efectiva a la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional”. La cooperación y la comprensión mutua entre la autoridad/proveedor del servicio meteorológico aeronáutico y otras autoridades/organizaciones aeronáuticas (AAC, autoridad/proveedor ATS, autoridades aeroportuarias) son cruciales para una efectiva y eficiente implantación, por parte de los Estados, de las disposiciones de la OACI relacionadas con la meteorología aeronáutica.

3.55 En este sentido, se reconoció que una mayor cooperación entre las autoridades/proveedores MET y las administraciones de aviación civil es sumamente importante en los esfuerzos por mejorar el nivel de implantación de las instalaciones y los servicios MET requeridos y, consecuentemente, para resolver las deficiencias MET relacionadas con la seguridad operacional. Al respecto consideró las siguientes áreas en las que la coordinación y colaboración son de especial importancia:

- a) Plena implantación del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS);
- b) Eliminación de las deficiencias MET relacionadas con la seguridad operacional, particularmente las relacionadas con la información SIGMET (especialmente los SIGMET sobre nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales);

- c) Desarrollo, a nivel nacional, de mecanismos apropiados para la recuperación de los costos de los servicios MET.

Recuperación de costos de los Servicios MET

3.56 Al tratar el asunto de los mecanismos apropiados para la recuperación de costos, la reunión insto a las administraciones de aviación civil y a las autoridades meteorológicas de los Estados SAM, que considerando el material de guía contenido en los Doc. 9161-Manual de aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, y el Doc 9562- Manual de aspectos económicos de los aeropuertos cooperen en forma estrecha en el establecimiento de métodos nacionales, para la recuperación de costos justos, equitativos y acordados, por el suministro de los servicios e instalaciones meteorológicas requeridos para la navegación aérea internacional. Este proceso debería incluir una consulta plena con los explotadores.

CONCLUSIÓN 9/12

RECUPERACIÓN DE COSTOS DE LOS SERVICIOS MET

Que los Estados en coordinación con las Autoridades Meteorológicas y considerando el material de orientación de los Docs. 9161 y 9562 de la OACI:

- a) Establezcan un método nacional para la recuperación de costos por los servicios meteorológicos aeronáuticos proporcionados en su territorio, a través de los cargos por servicios de navegación aérea”; y
- b) Incluir los costos asociados con la recepción y provisión de productos WAFS, especialmente los cargos por la sustitución o mejora de las estaciones de trabajo y del soporte lógico del WAFS, requeridos para la transición a los productos WAFS con las claves GRIB y BUFR, y la mejora y mantenimiento de la VSAT /Estación de trabajo ISCS1.

Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario/Fauna

3.57 Se presentó información sobre la página web del Comité Regional de Peligro Aviario desarrollada por Colombia. La reunión al reconocer y agradecer a Colombia por este trabajo concordó que el peligro aviario era una deficiencia que afectaba a todos los Estados de la Región y que su solución dependía en gran medida del trabajo que pueda realizar con efectividad el señalado Comité y que su trabajo dependía del apoyo que les brindaba la Administración a la que pertenecían estos funcionarios. En este sentido se estuvo de acuerdo en que si una Administración por problemas de fuerza mayor no daba un apoyo efectivo a su funcionario, debería informar a la Oficina Regional a fin de que otra Administración que no tenga dificultades pueda apoyar al Comité.

TABLA A – INFORMACIÓN REQUERIDA SOBRE EL RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR) PARA LA COMPARTICIÓN DE DATOS RADAR

**INSTALACIÓN RADAR
EXPLICACIÓN DE LA TABLA**

Columna:

- 1 Nombre del Estado a partir de la cual se proporciona el servicio radar.
- 2 Nombre de la instalación radar a partir de la cual se proporciona el servicio radar.
- 3 Identificación de la instalación a partir de la cual se proporciona el servicio radar.
- 4 Coordenadas WGS-84 - latitud (grados/minutos/segundos).
Nota: Si las coordenadas WGS-84 no están disponibles, favor de proporcionar las coordenadas geográficas.
- 5 Coordenadas WGS-84 - longitud (grados/minutos/segundos).
Nota: Si las coordenadas WGS-84 no están disponibles, favor de proporcionar las coordenadas geográficas.
- 6 Elevación del terreno en metros.
- 7 Altura focal de la antena del radar en metros.
- 8 Fabricante del equipo SSR.
- 9 Modelo del equipo SSR.
- 10 Inclinación mecánica de la antena SSR (grados de elevación).
- 11 Inclinación eléctrica de la antena SSR (grados de elevación).
- 12 Cobertura SSR certificada en millas náuticas (NM)
- 13 Cobertura SSR fuera del área FIR
- 14 ¿Está certificada la cobertura SSR (columna 13)?
- 15 Protocolo de datos SSR.
- 16 Tiempo de presentación de los datos radar
- 17 Modos SSR utilizados.
Ejemplo: A y C (A/C).
- 18 Tipo de antena (estándar – monopulso)
- 19 Tipo de servicio SSR o funciones (en ruta/terminal) como se listan a continuación:
ACC-SR-I Servicio de control de área radar hasta FL250.
ACC-SR-U Servicio de control de área radar hasta FL450.
APP-SR-I Servicio de control de aproximación de radar vigilancia hasta FL250.
APP-SR-L Servicio de control de aproximación de radar vigilancia hasta FL120.
APP-SR-U Servicio de control de aproximación de radar vigilancia hasta FL450.
- 20 Última actualización del equipo SSR.
- 21 Observaciones (incluye notas sobre la disponibilidad de SSR gráfico y cualquier otra información).

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Aspectos Institucionales para la gestión y control de los sistemas y
facilidades multinacionales.**

4.1 La reunión al discutir este asunto del orden del día partió tomando nota del respaldo al concepto operacional ATM y la necesidad de armonizar los sistemas de navegación aérea a nivel internacional como resultado de las recomendaciones formuladas por la AN-Conf/11 (Recomendaciones 1/1 y 1/13), así como el posterior respaldo a estos asuntos dado por la 35^a Asamblea de la OACI (Resolución A35-15). Al respecto se estuvo de acuerdo que estos asuntos comprometen a la comunidad ATM en un grado nunca antes visto para la implantación de tecnologías CNS/ATM, y que el desarrollo de los aspectos jurídicos e institucionales deberían emprenderse de tal manera que faciliten la implantación de sistemas regionales CNS/ATM compatibles con el Convenio de Chicago.

4.2 La reunión fue informada sobre importantes logros alcanzados en el tratamiento de los aspectos institucionales por el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003; tales como, la preparación de material de orientación para el tratamiento de los mismos, material para la planificación y evaluación de escenarios y la organización de seminarios en apoyo al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del mecanismo del GREPECAS.

4.3 La reunión también tomó nota de que el GREPECAS/12 había revisado el trabajo realizado por el Grupo de Tarea mencionado y que como resultado de esa revisión se había formulado la Conclusión 12/4 que instaba a que los desarrollos de instalaciones/servicios multinacionales en forma aislada deberían consolidarse en sistemas multinacionales de índole mas general con miras a la provisión de servicios de navegación aérea. Asimismo, el GREPECAS/12 formuló la Decisión 12/5 para organizar el trabajo del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales lo que también permitió ajustar el alcance de trabajo del Proyecto RLA/98/003 durante el 2005. Se notó también que el GREPECAS/12 definió las instalaciones/servicios factibles a ser tratados como sistemas multinacionales, sobre los cuales el Grupo de Tarea y el proyecto RLA/98/003 están trabajando para preparar los respectivos proyectos a ser presentados oportunamente a GREPECAS para su tratamiento. Una vez esos proyectos sean considerados convenientes y de interés para las Regiones CAR/SAM por GREPECAS, el Comité de Alto Nivel creado mediante la Conclusión 7/5 de la RAAC/7, consideraría los aspectos jurídicos necesarios para viabilizar estos proyectos en relación a la región SAM.

4.4 La reunión reconoció la importancia de los estudios sobre los aspectos jurídicos e institucionales, y que los Estados ya han establecido arreglos para la implantación de instalaciones/servicios multinacionales, tales como la REDDIG, que había sido considerada una implantación exitosa desde los puntos de vista técnico/operacional y costo/eficiente. Se estuvo de acuerdo que la implantación de los sistemas CNS/ATM, se debería realizar dentro del marco del concepto operacional ATM y que el Apéndice B de la Resolución A35-15 de la 35^a Asamblea de la OACI ofrece directivas que se deberían utilizar para la implantación armonizada de los sistemas ATM a nivel regional/mundial.

4.5 Se esperaba que, siguiendo las directivas de la misma Resolución A35-15, el Consejo de la OACI continúe analizando los aspectos institucionales, económicos y jurídicos necesarios, y se asegure que la OACI elabore las estrategias de transición, los requisitos ATM y las SARPS para apoyar la implantación de los sistemas CNS/ATM. Sin embargo la reunión estuvo de acuerdo de que mientras esto ocurriera no se debería desaprovechar el impulso que ya se tenía en la implantación de instalaciones/servicios multinacionales y que era necesario comenzar a establecer planes para fomentar la implantación de tecnologías CNS/ATM en el marco del concepto operacional ATM.

4.6 En este sentido la reunión estuvo de acuerdo de que se podría considerar la gestión de afluencia de tráfico aéreo (ATFM) como sistema/servicio inicial para este propósito por lo siguiente:

- a) la ATFM está directamente relacionada con el componente del concepto operacional ATM referido a la organización y gestión del espacio aéreo;
- b) está relacionada con otros componentes del concepto; y
- c) ya se cuenta con la tecnología para implantar la ATFM en la Región.

4.7 En consideración de lo anterior la reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN 9/13 - ESTUDIOS PARA IMPLANTAR TECNOLOGÍA CNS/ATM EN EL MARCO DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATM

Que los Estados:

- a) a fin de alentar la implantación de los sistemas CNS/ATM, siguiendo las directivas de la Resolución A35-15 de la Asamblea en cuanto a su implantación gradual utilizando el concepto operacional ATM, deberían iniciar estudios de factibilidad dirigidos a la implantación de una gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la región, como paso inicial; y
- b) deberían dar mayor apoyo a las actividades del proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 u otros proyectos que se activen en relación a este asunto, en el estudio de escenarios y el establecimiento de Acuerdos Administrativos para la implantación de futuras Organizaciones Multinacionales encargadas de gestionar las instalaciones/servicios multinacionales para brindar servicios de navegación aérea.

4.8 La reunión consideró el asunto de la posibilidad de integrar como parte de una Organización Multinacional para la provisión de servicios de navegación aérea al actual SRVSOP creado en el seno de la CLAC. La reunión concordó que la incorporación del SRVSOP a una futura Organización Multinacional era mencionada como una posibilidad, ya que dentro de los sistemas aprobados por GREPECAS como sistemas multinacionales no estaba considerado el SRVSOP y que finalmente serían las autoridades aeronáuticas de los Estados los que decidirían en el momento oportuno el mejor curso a tomar para el tratamiento de este asunto. La reunión estuvo de acuerdo en que aún había mucho trabajo que desarrollar antes de tomar la decisión señalada anteriormente. Además, los Estados debían esperar los resultados del trabajo que estaba siendo ejecutado por GREPECAS, ya que éste abarcaba ambas regiones CAR y SAM y que en estas dos regiones se podían visualizar los siguientes escenarios para establecer arreglos institucionales:

- a) Subregión integrada por Canadá, México y Estados Unidos;
- b) Centro América con su mecanismo subregional, COCESNA;
- c) El Caribe; y
- d) Sudamérica.

4.9 Colombia presentó una nota de estudio relativa a consideraciones que se habían realizado en relación con una iniciativa de Ecuador en la comunidad andina de naciones (CAN) referente al establecimiento de un Centro de Control Andino y una propuesta de Colombia en el mismo foro sobre el establecimiento de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional para la misma comunidad.

4.10 La reunión tomó nota de que todos los asuntos sobre este tipo de iniciativas que tengan que requerir un tratamiento de aspectos institucionales para el establecimiento de instalaciones/servicios multinacionales, deberían ser presentados y tratados en el GREPECAS, de acuerdo a las directivas regionales que sobre esta materia estaban contenidas en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen II - FASID. Asimismo tomó nota de una sugerencia de Ecuador de realizar en Quito un seminario sobre este tema que lo consideraba importante. Al respecto la reunión concluyó en lo siguiente:

CONCLUSIÓN 9/14 INICIATIVAS DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

La reunión reconoce la iniciativa presentada por Colombia e insta a los Estados pertenecientes al Foro Andino de Naciones a:

- a) Organizar en coordinación con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, un seminario sobre la propuesta para el establecimiento de la FIR Andina; y
- b) Una vez finalizados los requeridos estudios de factibilidad, canalizar el correspondiente a la FIR Andina a través de GREPECAS y el correspondiente a la Vigilancia de la Seguridad Operacional por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Revisión del Programa Regional de la OACI**

5.1 La reunión fue informada de que la Planta de Personal Profesional de la Oficina Regional había disminuido desde 15 puestos en el trienio 1999 – 2001, a 9 puestos en este trienio. Similar situación afecta al Personal de Servicios Generales cuya planta se había visto disminuida en dos posiciones. De igual manera que el presupuesto operacional había tenido una disminución nominal de aproximadamente un 30% respecto al trienio anterior. Se destacó la situación del área de Seguridad Operacional, señalándose que ese puesto sería congelado a partir del mes de julio próximo, creando una situación crítica en las actividades del SRVSOP, ya que el oficial asignado a esa área también se desempeñaba como coordinador de su Comité Técnico.

5.2 A pesar de la situación descrita anteriormente, la reunión tomó nota que la Oficina Regional ha aceptado el desafío de incrementar la eficiencia y eficacia en el trabajo propiciada por el Consejo de la OACI. Así se han adoptado varias medidas tendientes a este fin, como por ejemplo; la incorporación de la tecnología de la información en todas aquellas actividades que es posible ahorrar recursos humanos y financieros. La distribución electrónica de toda la documentación para reuniones, seminarios y talleres de trabajo, a través del portal Web de la Oficina Regional, así como; el despacho electrónico de toda la correspondencia a los Estados y organismos internacionales, ha permitido disminuir substancialmente el uso de la imprenta, servicio de fax y gastos en correo ordinario.

5.3 También se informó que el uso intensivo de herramientas de administración de proyectos esta permitiendo llevar un control exhaustivo de los programas y tareas que se desarrollan en la Oficina y que esta herramienta también había sido incorporada para controlar la ejecución del programa de trabajo de GREPECAS.

5.4 La reunión concordó que las medidas señaladas permitirán paliar en cierto grado los efectos que la disminución de personal profesional tendría en la ejecución del programa de trabajo. También concordó en que se requería una amplia colaboración de los especialistas que sean nominados por los Estados y que esa colaboración debía ser con contribuciones efectivas dentro del programa de actividades en apoyo de cada tarea. También que era importante que los Estados continuaran con su buena disposición para seguir contribuyendo con los proyectos regionales de cooperación técnica, que han demostrado ser una excelente herramienta para la implantación y mejoramiento de los servicios de navegación aérea en la Región.

5.5 Las autoridades presentes coincidieron en la vigencia de la conclusión 6/16 adoptada por la RAAC/6, que exhortaba a los Estados de la Región a participar en el programa de expertos asociados, facilitando personal nacional mediante un convenio con la OACI, por un período de tiempo limitado en aquellas áreas en que la Oficina Regional no cuente con el experto correspondiente.

**Cuestión 6 del:
Orden del Día Seguridad de la Aviación Civil en la Región**

6.1 Al tratar esta cuestión de la Agenda, las autoridades aeronáuticas tuvieron la oportunidad de analizar las actividades AVSEC que se vienen desarrollando en el ámbito regional. Asimismo fueron informadas sobre las últimas medidas adoptadas para contrarrestar los actos de interferencia ilícita. Argentina presentó el estado de avance del proyecto “Detector de Explosivos por Resonancia Cuadrupolar Magnética”.

6.2 Al pasar revista a la información presentada, se analizaron los antecedentes, especialmente las Conclusiones de la anterior Reunión de Directores de la Región SAM (RAAC/8) sobre esta materia, y, a la luz de las mismas, se conoció las actividades desarrolladas tanto por el Comité AVSEC del GREPECAS (AVSEC/COMM) como por el Grupo AVSEC de la CLAC (GRUAVSEC/CLAC).

6.3 Se observó con satisfacción las actividades desarrolladas, las mismas que respondían al mejoramiento de seguridad en la aviación y a la ratificación de convenios internacionales en materia AVSEC por parte de los Estados. Especial atención se dio a las necesidades regionales en materia de capacitación, los inconvenientes de los Estados respecto a implementar sus Programas Nacionales de Seguridad, el control de calidad y la aplicación de medidas en carga, correo y mensajería.

6.4 En ese orden de ideas, la Reunión tomó conocimiento de la disponibilidad de auditores AVSEC en la Región, en el corto plazo, así como del trabajo que viene realizando la CLAC respecto al desarrollo de un “Sistema de Vigilancia AVSEC a nivel Regional”. De igual forma, resaltó lo concerniente a la implementación de mecanismos de cooperación e intercambio de recursos humanos, materiales y económicos.

6.5 Especial atención mereció, el impulso que se viene dando a la cooperación industrial y tecnológica y en ese marco al desarrollo del Equipo Cuadrupolar de Resonancia Magnética y la preparación de procedimientos armonizados para la certificación de equipos AVSEC a nivel regional. Asimismo, se destacó el trabajo del AVSEC/COMM del GREPECAS en lo concerniente al análisis de deficiencias en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI.

6.6 La Delegación de Argentina, por su parte informó a la Reunión sobre el Equipo Cuadrupolar de Detección de Explosivos, reseñando los antecedentes y detallando los ensayos y pruebas de efectividad del equipo.

6.7 Como producto del debate la Reunión, previo tomar conocimiento de la información presentada, formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSION 9/15 SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL EN LA REGION

Que los Estados de la Región continúen impulsando el trabajo que viene desarrollando el Comité AVSEC del GREPECAS y el Grupo AVSEC de la CLAC, exhortándoles a su vez que contribuyan con las actividades de los mencionados grupos.

6.8 El Representante de USA proporcionó interesante información sobre la TSA, así como sobre la enmienda 11 al Anexo 17 y las amenazas que la aviación civil tiene a escala mundial. La Reunión decidió transformar la información proporcionada en una Nota Informativa para incorporarla a la documentación de la reunión.

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

7.1 En esta Cuestión, la reunión revisó 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. En ese sentido algunos Estados informaron a la reunión de las acciones adoptadas viendo con satisfacción que varias de las conclusiones han sido ya implantadas.

ESTADO DE IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES FORMULADAS POR LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

Conclusiones	Acción tomada
5/4 COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS	Los Estados estan llevando acabo estas coordinaciones y muchos de ellos ya han publicado coordenadas WGS-84 VIGENTE
5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs	Las GES son instalaciones susceptibles a establecerse con acuerdos institucionales de tipo multinacional los cuales estan siendo estudiados por GREPECAS y el proyecto Regional RLA/98/003. FINALIZADA
6/5 ADHESIÓN AL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	FINALIZADA
6/8 DESARROLLO DE ESCENARIOS PARA LA PROVISION DE INSTALACIONES Y SERVICIOS	Se está trabajando en la evaluación VIGENTE
6/15 APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL	El IPAC se encuentra congelado por falta de financiamiento. VIGENTE
6/16 LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS	VIGENTE
6/19 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM	FINALIZADA
7/2 COORDINACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC)	FINALIZADA
7/3 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	VIGENTE
7/4 APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV	FINALIZADA
7/5 GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL	El grupo se reunirá en el futuro una vez GREPECAS entregue sus primeros trabajos sobre aspectos institucionales. VIGENTE
7/7 ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG	En implantación. La OACI esta tramitando un nuevo proyecto regional de cooperación técnica sobre este asunto. VIGENTE
7/8 DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM	FINALIZADA
7/9 REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA RLA/00/009	FINALIZADA

Conclusiones	Acción tomada
7/10 MAYOR APOYO DE LOS ESTADOS AL TRABAJO A SER DESARROLLADO POR GREPECAS	REEMPLAZADA
7/11 COORDINACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT	FINALIZADA
7/13 DEFICIENCIAS EN LOS DIFERENTES CAMPOS DE LA NAVEGACIÓN AEREA EN LA REGION SAM.	REEMPLAZADA
7/14 CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS	VIGENTE
7/15 PROGRAMAS DE GARANTIA DE CALIDAD ATS ARG/CHI/COL/PAN/PAR/PERU/VEN GREPECAS/12 – Plazo – Dic. 2006	En implantación. La OACI a convenido en activar un Proyecto Especial de Ejecución para alinear el material de orientación elaborado por GREPECAS con la norma ISO 9000. VIGENTE.
7/17 COORDINACIÓN ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS DE LA REGION SAM EN EL CONSEJO DE LA OACI.	FINALIZADA
8/1 NUEVO ESCENARIO DEL TRANSPORTE AEREO	FINALIZADA
8/2 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD EN LA REGION	VIGENTE
8/3 CLÁUSULA AVSEC EN LOS CONVENIOS BILATERALES DE TRANSPORTE AÉREO	VIGENTE
8/4 BLOQUEO DE PUERTA DE ACCESO A LA CABINA DE VUELO	FINALIZADA
8/5 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREPARACIÓN DE LAS AUDITORIAS	FINALIZADA
8/6 LICENCIA DE PILOTOS MAYORES DE 60 AÑOS	REEMPLAZADA
8/7 PUESTA EN OPERACIÓN DE LA REDDIG	FINALIZADA
8/8 COOPERACION ENTRE LOS PROYECTOS RLA/00/009 Y RLA/03/902 EN RELACION A AUMENTACION GNSS	FINALIZADA
8/9 APOYO DE LOS ESTADOS EN EL DESARROLLO DE LA POSTURA COMÚN COORDINADA PARA LA AN-CONF/11	FINALIZADA
8/10 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS	REEMPLAZADA
8/11 APOYO AL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA EN MATERIA DE ASPECTOS INSTITUCIONALES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM	REEMPLAZADA
8/12 APOYO AL TRABAJO A DESARROLLAR POR EL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES	VIGENTE

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

- 8.1 Bajo este asunto de la Agenda, la Reunión discutió lo siguiente:
- a) Eficiencia en el uso del combustible
 - b) Flexibilización en la edad máxima de pilotos
 - c) Distribución de costos en los proyectos de cooperación técnica regional
 - d) Invitaciones al Segundo Foro de Seguridad Operacional y al Seminario sobre Fondos de Instituciones Financieras
 - e) Simulador radar y aeródromo ATC de Colombia
 - f) Fecha y lugar para realizar la Décima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM.

Eficiencia en el uso del combustible

8.2 La reunión tomó nota de la preocupación de los operadores y sobre la actual coyuntura que vive la industria debido al alza en el precio de combustible. El alto precio está afectando seriamente las finanzas de las líneas aéreas. En una industria que, típicamente, se demora de 15 a 20 años en convertir las nuevas tecnologías en ganancias de eficiencia para todo el sistema, es improbable que la transición a una forma de energía alterna sea una opción en el futuro previsible. Sumado a la falta de control sobre el precio, esto significa que la única esperanza de ganar la batalla para reducir costos de energía es mejorando aún más la eficiencia operacional.

8.3 Se reconoció que la eficiencia en el consumo de combustible es un concepto que abarca todos los aspectos de la industria, desde el diseño y construcción de las aeronaves, los requisitos reglamentarios de la aviación, hasta la operación de las líneas aéreas y la provisión de servicios de navegación. También se notó que IATA ha iniciado una campaña de ahorro de combustibles a través de la cual solicita a los proveedores de servicios que ahorren tan sólo un minuto mediante un mejor diseño y/o gestión de su espacio aéreo. Esta sola acción representaría para los usuarios del espacio aéreo un ahorro de US \$1 mil millones al año en costos operativos totales.

8.4 La reunión coincidió que es probable que el alto precio del petróleo y sus derivados se mantenga. Existen indicios en el sentido que varias industrias que dependen de la energía fósil están adaptándose a los nuevos niveles de precio. Dentro de este contexto, se mantendrá --o acentuará-- la presión para mejorar la eficiencia del combustible, conforme las líneas aéreas tratan de superar la actual situación.

8.5 IATA y AITAL resaltaron el esfuerzo que están realizando los Estados Sudamericanos sobre esta materia y solicitaron que se continuara dando ese apoyo e hicieron un llamado a los Estados de la Región a implementar Grupos de Trabajo donde formalmente se reúnan las autoridades aeronáuticas con los operadores y organizaciones internacionales pertinentes y se analicen los sistemas de costos y otros aspectos que permitan mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas, tal como ya se está haciendo en algunos Estados SAM.

8.6 La reunión al debatir este asunto, concordó que deberá haber un compromiso de todas las partes interesadas y de la comunidad aeronáutica en general, como aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, en aquellas áreas en las que se puede lograr una mayor optimización para alcanzar una mayor eficiencia en el uso del combustible. Por todo lo anterior la reunión formuló las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN 9/16 EFICIENCIA EN EL USO DEL COMBUSTIBLE

Que los Estados de la Región SAM hagan los mayores esfuerzos posibles para apoyar la campaña iniciada por IATA a fin de alcanzar la mayor eficiencia posible en el uso del combustible

CONCLUSIÓN 9/17 ESTABLECIMIENTO DE GRUPOS DE TRABAJO ENTRE LOS ESTADOS, OPERADORES AEROPORTUARIOS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil a establecer Grupos de Trabajo con los operadores aeroportuarios IATA y AITAL, con la finalidad de analizar sistemas de costos y otros aspectos de interés mutuo, que permita mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas.

Flexibilización en la edad máxima de pilotos

8.7 La Reunión tomó nota de los principios para flexibilizar la edad máxima de pilotos que ha utilizado la autoridad aeronáutica de Chile y de algunos de los fundamentos que se han tenido en cuenta para que su Reglamentación Aeronáutica (DAR-01) haya optado por no establecer límites de edad para los Pilotos Comerciales, exigiendo requisitos especiales para pilotos de 60 años o superior.

8.8 También se analizaron algunos antecedentes sobre la materia y se recordó que durante la reunión del Grupo Político, Económico y Jurídico del Transporte Aéreo, de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (GEPEJTA), efectuada en Asunción Paraguay entre 16 y 18 de marzo, 2005, del intercambio de opiniones de los participantes sobre el particular, se puede concluir que hay varios países de la Región que apoyan la flexibilización de la edad máxima de los pilotos, y otros que la están evaluando; que solo dos países manifestaron que, al menos por ahora, mantiene 60 años y no prevén en el corto plazo una modificación a la edad máxima; que la Comisión de Navegación Aérea en la OACI, está estudiando una enmienda a los requisitos del Anexo 1, donde viene una propuesta para aumentar la edad de los pilotos; y finalmente que IATA apoya la iniciativa de aumentar a 65 años.

8.9 La reunión debatió profundamente este tema y recordó que la Conclusión RAAC 8/6 *Licencia de pilotos mayores de 60 años*- insta a los Estados a notificar las diferencias con respecto a la normativa de la OACI en la materia y en caso de ser necesario, se establezcan los acuerdos bilaterales que permitan el ingreso a sus espacios aéreos a los pilotos poseedores de licencias con anotaciones. En ese sentido, la reunión concluyó que se continúe el análisis de este importante asunto bajo el esquema del GEPEJTA de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil a fin de establecer un instrumento regional que permita flexibilizar la edad máxima de los pilotos con habilitación comercial. Asimismo, se invitó a IATA a realizar un estudio de costos y el impacto en los operadores respecto a la renovación de las tripulaciones a la luz de las actuales disposiciones. En línea con lo anterior la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 9/18**LICENCIAS 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;
- 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;
- c) Remitir los antecedentes de este asunto al GEPEJTA de la CLAC a fin de establecer un Instrumento Regional que permita flexibilizar la edad máxima de los pilotos con habilitación comercial; y
- d) Que la IATA realice un estudio de costos y del impacto que tiene en los operadores, la renovación de las tripulaciones a la luz de las actuales disposiciones.

Distribución de costos en los Proyectos de cooperación técnica regional

8.10 La reunión tomó nota de un planteamiento de Uruguay para que se estudie la posibilidad que los costos en los proyectos de cooperación técnica regionales sea proporcional al volumen de tráfico manejado por cada Estado, lo que permitiría una distribución mas equitativa. La reunión, luego de un amplio debate y recordar que este asunto había sido revisado en otros foros, consideró que no existían suficientes datos para poder realizar un análisis detallado de este tema, solicitando a este Estado presentar mayor información en la próxima reunión de la CLAC.

Invitaciones al Segundo Foro de Seguridad Operacional y al Seminario sobre Fondos de Instituciones Financieras

8.11 La Administradora de la FAA invitó a los Estados Sudamericanos para participar en el Segundo Foro de Seguridad Operacional que se realizará en Washington, USA el 21 y 22 de octubre de 2005 y al seminario sobre Fondos de Instituciones Financieras donde participarán el BID y el Banco Mundial entre otros, que se llevará a cabo a mediados de 2005 en Estados Unidos de Norteamérica.

Simulador radar y aeródromo ATC de Colombia

8.12 La reunión fue informada sobre el nuevo Sistema Simulador de Aeródromo y ATC Radar que fuera recientemente implantado con la participación de la firma español INDRA y la intervención de la OACI en las Instalaciones del Centro de Ciencias y Estudios Aeronáuticos en Bogotá Colombia.

8.13 La reunión tomó nota de la invitación de Colombia a toda la Comunidad Aeronáutica de la Región, para conocer el mencionado equipamiento debiéndose comunicar a esos efectos con la Dirección General de la Autoridad Aeronáutica Colombiana o con El Centro de Ciencias de Estudios Aeronáuticos.

Fecha y lugar para realizar la Décima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM

8.14 La reunión agradeció y aceptó el gentil ofrecimiento de la delegación venezolana, para que la Décima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana se lleve a cabo en la ciudad de Caracas, Venezuela, durante el mes de Abril del año 2007.