

# DECIMOCUARTA REUNION DEL GRUPO REGIONAL CAR/SAM DE PLANIFICACION Y EJECUCION (GREPECAS/14)

(San José, Costa Rica, del 16 al 20 de abril de 2007)

## RESUMEN EJECUTIVO

### 1. INTRODUCCION

#### 1.1 Fecha, lugar y asistencia

1.1.1 La Decimocuarta Reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS/14) se llevó a cabo en San José, Costa Rica, del 16 al 20 de abril de 2007. La Autoridad Aeronáutica de Costa Rica fue la anfitriona de la Reunión, la cual contó con la participación de 82 delegados de 19 Estados Miembros y 1 Estado Contratante, ubicados o con territorios en las Regiones CAR/SAM, así como 1 Estado ubicado fuera de las Regiones, y observadores de 6 organizaciones internacionales.

1.1.2 La vice-Ministra de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, Viviana Martín Salazar, dio la bienvenida a los delegados, deseándoles éxito en el logro de sus objetivos. El Presidente del GREPECAS, Normando Araújo de Medeiros (Brasil), presidió la Reunión. El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana (SAM) de la OACI, fue el Secretario de la Reunión, en la cual también participó la Sra. Loretta Martin, Directora Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI.

#### 1.2 Orden del Día de la Reunión

1.2.1 La Reunión adoptó la siguiente orden del día:

Cuestión 1 Examen de las acciones tomadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC) sobre el informe del GREPECAS/13

Cuestión 2 Análisis de las actividades a nivel mundial, inter-regional e intra-regional

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM a nivel inter-regional e intra-regional

2.2 Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una Estrategia Mundial para la Seguridad Aeronáutica (DGCA/06)

2.3 Quinta Reunión de todos los Grupos Regionales de Planificación e Implantación (ALLPIRG/5)

2.4 Desarrollo del Plan Estratégico de la OACI y su relación con el GREPECAS

2.5 Implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los Estados CAR/SAM

Cuestión 3 Evaluación del desarrollo de la infraestructura regional de navegación aérea y de la seguridad de la aviación

3.1 Informe de la Tercera Reunión del Grupo de Tareas sobre Aspectos Institucionales

3.2 Informe de la Reunión AVSEC/COMM/5

3.3 Informe de la Reunión AERMET/SG/8

3.4 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/5

3.5 Informe de la Reunión AIS/MAP/SG/10

3.6 Informe de la Reunión ATM/CNS/SG/5

Cuestión 4 Evaluación de deficiencias/problemas en el área de planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

4.1 Informe de la Reunión ASB/6

4.2 Deficiencias/problemas específicos de planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

Cuestión 5 Administración del mecanismo del GREPECAS

5.1 Informe de la Reunión ACG/6

5.2 Examen del Programa de Trabajo y Términos de Referencia del GREPECAS y sus Organos Auxiliares

Cuestión 6 Examen de las conclusiones pendientes del GREPECAS

Cuestión 7 Otros asuntos

7.1 Revisión del resultado del GREPECAS/14 utilizando el enfoque del plan estratégico

1.3.1 La Reunión adoptó **55** Conclusiones y **9** Decisiones, las cuales aparecen en el Adjunto del Resumen Ejecutivo. El Adjunto describe en detalle un Plan de Acción para la Implantación de las Conclusiones/Decisiones del GREPECAS/14.

## 2. RESUMEN DE LAS DISCUSIONES

### **Cuestión 1: Examen de las acciones tomadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC) sobre el informe del GREPECAS/13**

2.1 La Reunión examinó las acciones adoptadas por la Comisión de Aeronavegación y por el Comité sobre Interferencia Ilícita en relación al informe del GREPECAS/13.

### **Cuestión 2: Análisis de las actividades a nivel mundial, inter-regional e intra-regional**

#### *Plan Mundial de Navegación Aérea*

2.2 La Reunión recibió una presentación completa sobre el Plan Mundial revisado de Navegación Aérea. La presentación abordó el trabajo realizado y por realizar en relación al desarrollo de un sistema mundial ATM; las Iniciativas del Plan Mundial (GPI); el enfoque de planificación y ejecución basado en la performance; y el proceso de integración y transición a nivel regional. Para el proceso de planificación revisado, se cuenta con el apoyo de herramientas de planificación, una base de datos electrónica sobre planificación de la navegación aérea, técnicas de gestión de programas y nuevas metodologías para la presentación de informes. La Reunión dio su respaldo al Plan Mundial revisado y al nuevo enfoque de planificación y ejecución. Al respecto, la Reunión tomó nota de las actividades de planificación de la performance llevadas a cabo por los Grupos de Expertos de la Comisión de Aeronavegación, así como del resultado del Simposio sobre la Performance de los Sistemas de Navegación Aérea de la OACI, llevado a cabo en marzo de 2007.

#### *Aumentando la eficiencia de los PIRG*

2.3 La Reunión observó que un grupo de trabajo de la ANC estaba abordando los siguientes temas, y se esperaba que concluyera su trabajo en junio de 2007: a) reevaluación de los términos de referencia de los PIRG a fin de alinearlos con los Objetivos Estratégicos de la OACI y el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI; b) enmienda al formato del informe que presentan los PIRG a la Comisión; c) revisión del método que utiliza el Secretario General para presentar los

informes de los PIRG a la Comisión; y, d) examen del método que utiliza la Comisión para presentar sus informes al Consejo.

*Caso de negocios para la implantación de los sistemas CNS/ATM*

2.4 La Reunión tuvo una presentación sobre el modelo de caso de negocios desarrollado por la OACI para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Este modelo interactivo, conocido como Sistema Computarizado para el Análisis Financiero y de Bases de Datos (*Database and Financial Analysis Computer System - DFACS*), fue puesto a disposición de los Estados y de las Oficinas Regionales en diciembre de 2006, y puede ser bajado de la *ICAO-Net*. Asimismo, la Secretaría ha creado un portal seguro denominado Pronósticos y Análisis Económicos de la Aviación Civil (*Civil Aviation Forecasts and Economic Analyses - CAFEA*), que facilita el establecimiento de una red de expertos y permite el intercambio de estudios, análisis de documentos sobre efectividad de costos, análisis de costo-beneficio y casos de negocios para la implantación de los sistemas CNS/ATM, así como otros pronósticos y documentos sobre análisis económicos.

*Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una Estrategia Mundial sobre Seguridad Operacional de la Aviación (DGCA/06)*

2.5 La Conferencia de Directores Generales sobre una Estrategia Mundial sobre Seguridad Operacional de la Aviación (DGCA/06) se llevó a cabo en Montreal del 20 al 22 de marzo de 2006, con el fin de lograr un consenso para mejorar la seguridad operacional de la aviación a través de la acción coordinada de todos los Estados contratantes, la OACI y la industria aeronáutica. Si bien la decisión del Consejo sólo requería que el informe sobre la implantación abordara las recomendaciones dirigidas a los Estados y a las otras partes involucradas, la Reunión tomó nota que la C-NE/12805 y su Apéndice trataban el tema del estado de implantación de todas las recomendaciones de la reunión DGCA/06. Al revisar el estado de implantación de las recomendaciones, la reunión opinó que la transparencia en la información era esencial para garantizar una implantación armonizada y para mejorar la seguridad operacional a nivel mundial.

*Quinta Reunión de todos los Grupos Regionales de Implantación y Ejecución (ALLPIRG/5)*

2.6 La Reunión tomó nota de los resultados de la reunión ALLPIRG/5 realizada en Montreal, Canadá, del 23 al 24 de marzo de 2006, en la que se abordó temas inter-regionales relacionados con la planificación e implantación de los sistemas de navegación aérea. La Reunión adoptó acciones con respecto a las conclusiones de la reunión ALLPIRG/5 y asignó las tareas respectivas a sus órganos auxiliares, a los Estados y a las organizaciones internacionales (Decisión 14/1 y Conclusiones 14/2 y 14/3). La Reunión, al expresar su pleno compromiso con el proceso de los PIRG, observó que la OACI estaba contemplando el desarrollo de un enfoque común para todos los PIRG y el alineamiento de sus programas de trabajo con los Objetivos Estratégicos de la Organización.

*Desarrollo de un Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS*

2.7 Durante la Reunión, se hizo una presentación acerca del Plan de Negocios de la OACI, el cual involucra un cambio hacia una organización basada en resultados y en la performance. La Reunión también tomó nota de la cantidad de nuevos métodos de trabajo que la OACI está introduciendo con el fin de garantizar un uso prudente y eficiente de los limitados recursos. La OACI ha elaborado el proyecto de su Plan Estratégico para el próximo trienio (2008-2009-2010). Se está preparando el presupuesto para asegurar los recursos necesarios para la implantación de los planes de acción, que, a su vez, estarán sustentados por planes operacionales detallados que permitirán alcanzar los Objetivos Estratégicos. Como parte de la integración funcional, se incorporará el Plan Operacional del Programa Regional al Programa Integrado de Navegación Aérea (ANIP), brindando así un enfoque unificado para la gestión e implantación de los proyectos de navegación aérea. La Reunión tomó nota que, en base al monto del presupuesto aprobado por el Consejo para el trienio (2008-2009-

2010), los programas y tareas comprendidos en el proyecto de Plan Estratégico serán revisados y sus prioridades reasignadas, luego de lo cual se finalizará el Plan Estratégico. La Reunión observó que las tareas identificadas por el GREPECAS para ser realizadas por la OACI ahora tendrán que estar incluidas en el Plan Estratégico para obtener el financiamiento correspondiente.

#### *Implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en los Estados CAR/SAM*

2.8 La Reunión recibió información sobre el avance logrado por la OACI en relación al Objetivo Estratégico: Seguridad Operacional, y, más específicamente, la Actividad Clave A8, que trata sobre la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). Se brindó una explicación detallada de la implantación del programa de instrucción SMS desarrollado por la OACI. A fin de crear una cultura SMS, varios miembros del GREPECAS consideraron que las administraciones de aviación civil deberían dar prioridad a los cursos y a la implantación SMS, de manera que los explotadores y proveedores de servicio pudieran cumplir con las SARPS contenidas en los Anexos 6, 11 y 14. En vista de ello, la Reunión hizo un llamado a los Estados para que asignen alta prioridad a la implantación de los programas SMS (Conclusión 14/4).

### **Cuestión 3: Evaluación del desarrollo de la infraestructura regional de navegación aérea y de la seguridad de la aviación**

#### *Aspectos institucionales*

3.1 La Reunión examinó los resultados de la reunión IA/TF/3 y tomó nota de un documento genérico elaborado dentro del marco del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003 para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR) con miras a la consolidación, implantación y gestión de las instalaciones/servicios multinacionales. La Reunión coincidió en que el marco coincidía con el marco conceptual de un acuerdo para la implantación de un sistema multinacional, según el material de orientación contenido en el documento FASID del ANP CAR/SAM (Doc. 8733). Se recomendó que los Estados CAR/SAM interesados en implantar una OMR utilizaran este marco, y que las Oficinas Regionales de la OACI hicieran el seguimiento de cualquier acción adoptada por los Estados para la implantación de una OMR, según corresponda (Conclusión 14/5). Igualmente, se analizó las propuestas del Grupo de Tarea con respecto al mecanismo más apropiado para la implantación de la OMR. En este sentido, se acordó que un proyecto de cooperación técnica de la OACI, específicamente adaptado para este esfuerzo, podría ser el mecanismo apropiado para cumplir con el propósito y los objetivos del proyecto (Conclusión 14/6).

3.1.2 La Reunión también analizó temas relacionados con la recuperación de costos por parte de las agencias regionales de monitoreo (RMA) y concluyó que, por el momento, Brasil, que tiene la responsabilidad de la instalación multinacional CARSAMMA, no solicitaría el establecimiento de un mecanismo de recuperación de costos y que, en el futuro, podría ser miembro de una OMR.

#### *AVSEC*

3.2 Al examinar el informe de la reunión AVSEC/COMM/5, la Reunión tomó nota que una encuesta realizada para convalidar cinco conclusiones previas y determinar el nivel de cumplimiento con la implantación de las SARPS del Anexo 17 (Conclusión 14/7) por parte de los Estados. Igualmente, el informe solicitaba que los Estados alentaran a personas calificadas a presentar su solicitud a la OACI para ayudar a los Estados a mejorar sus programas AVSEC (Conclusión 14/8). Al discutir el tema de la instrucción sobre documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), se solicitó estudiar la posibilidad de establecer un curso para personal de seguridad de la aviación, utilizando la metodología TRAINAIR, en coordinación con la Oficina de Seguridad de la Aviación y Facilitación (Conclusión 14/9).

3.2.1 La Reunión examinó el Plan de Acción para la negociación, adquisición de partes, mantenimiento e instrucción en equipos de inspección AVSEC. Se resaltó la importancia de este Plan como un documento que brindaba a los Estados información y material sobre temas relacionados con la Inspección del Equipaje en Bodega (HBS). También se revisó material relacionado con el funcionamiento de la HBS, y se solicitó al Secretario del GREPECAS que envíe los detalles técnicos relacionados con el funcionamiento de los sistemas HBS y el Plan de Acción para la negociación, adquisición de partes, mantenimiento e instrucción en equipos de inspección AVSEC para que sea incluido como material de orientación en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973 – Restringido) (Conclusión 14/10). Asimismo, al revisar los Programas Nacionales de Control de Calidad (NQCP) de los Estados, y con el fin de alentar el uso compartido de la información, se solicitó a la OACI estudiar la posibilidad de implantar un portal seguro dentro del sistema de comunicación existente con los Estados, para que éstos puedan compartir sus NQCP con otros Estados (Conclusión 14/11).

3.2.2 La Reunión consideró algunos lineamientos generales para el desarrollo del contenido de un Programa Nacional de Seguridad de la Carga, así como la necesidad de contar con un programa de instrucción sobre este tema. Al respecto, se solicitó a la OACI desarrollar, con carácter de urgencia, un Taller sobre Seguridad de la Carga, a fin de ayudar a los Estados con el desarrollo de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Carga (Conclusión 14/12). La Reunión tomó nota de una lista de instructores calificados AVSEC disponibles en las Regiones para futuros eventos de instrucción AVSEC, y alentó a los Estados a seleccionar instructores para que sean certificados por la OACI. Asimismo, la Reunión observó que la AVSEC/COMM desarrollará un Modelo de Programa de Inspección de Pasajeros, y que se realizará un seminario para brindar a los Estados de las Regiones CAR/SAM información actualizada sobre técnicas y tecnología avanzada de inspección, con el fin de enfrentar las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil. En este sentido, se pidió a la OACI que haga las coordinaciones necesarias a fin de garantizar la realización de un Seminario/Reunión sobre Inspección de Pasajeros/Equipaje de Mano, a fin de brindar a los Estados información actualizada sobre técnicas y tecnología avanzada de inspección (Conclusión 14/13).

3.2.3. La Reunión consideró la importancia de contar con una Red de Puntos de Contacto (PoC) en Seguridad de la Aviación para comunicar las inminentes amenazas contra la aviación civil, quienes actuarían como la autoridad encargada de enviar y recibir comunicaciones, a cualquier hora del día o de la noche, en relación a información sobre amenazas inminentes, solicitudes urgentes de seguridad de la aviación y/o textos de orientación en apoyo de los requisitos de seguridad de la aviación en caso de una amenaza inminente. La Reunión solicitó a los Estados que analicen este tema, designen a los PoC y comuniquen a la OACI el nombre del PoC a más tardar el 30 de septiembre de 2007 (Conclusión 14/14).

### *MET*

3.3 Con respecto a la revisión de las disposiciones de la OACI relacionadas con el WAFS, la Reunión examinó las acciones de seguimiento adoptadas en respuesta a las conclusiones formuladas por las reuniones WAFSOPSG/1 y WAFSOPSG/2, y solicitó a los Estados CAR que mejoren los servicios MET y la tasa de respuesta a las cartas a los Estados enviadas por la Oficina Regional NACC (Conclusión 14/15). Con respecto a la revisión de las disposiciones de la OACI relacionadas con la IAVW, la Reunión invitó a los Estados CAR/SAM a utilizar el diagrama del plan de llamadas del Comité de Emergencias de Ceniza Volcánica del Aeródromo (Conclusión 14/16). Se invitó a la IATA a tomar medidas para mejorar la recepción de observaciones especiales de aeronave relacionadas con la actividad volcánica (Conclusión 14/17). Asimismo, se solicitó a los Estados CAR/SAM que hagan uso estricto de la plantilla para SIGMET y aeronotificaciones especiales (Conclusión 14/18).

3.3.1 La Reunión examinó el intercambio de información OPMET en las Regiones CAR/SAM (Conclusión 14/19). Para fines de los controles globales, se consideró necesario identificar a los aeródromos que no emiten datos OPMET las 24 horas del día (Conclusión 14/20); y que la OACI invite a la OMM a que analice, con carácter de urgencia, la transición a la clave BUFR, así como sus planes para la utilización de la referida clave (Conclusión 14/21). La Reunión también examinó los procedimientos regionales contenidos en el ANP CAR/SAM/Documento sobre las Instalaciones y Servicios (FASID) y propuso enmiendas para eliminar la Columna 6 (Áreas de Cobertura de las Cartas) y la Columna 7 (Áreas de Encaminamiento AFTN), debido a que ya no eran pertinentes porque no reflejaban un acuerdo RAN y los datos estaban siendo proporcionados a través de radiodifusiones ISCS y SADIS (Conclusión 14/22 y 14/26). Además, la Reunión consideró los procedimientos para enmendar los requisitos TAF y TREND, así como la necesidad de garantizar la actualidad de la información contenida en la base de datos OPMET (METAR/SPECI y TAF) (Conclusiones 14/23 y 14/25).

3.3.2 La Reunión convino en la necesidad de realizar un Seminario Piloto de Coordinación ATS/MET CAR/SAM (Conclusión 14/27) y en el establecimiento de un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) para la Región CAR para estudiar y recomendar medidas para corregir problemas específicos que afectan a los servicios MET en la Región CAR (Conclusión 14/28).

#### AGA

3.4 Al examinar el informe de la reunión AGA/AOP/SG/5, la Reunión tomó nota de la revisión efectuada por el Subgrupo con respecto a las deficiencias y los planes de acción y la posibilidad de convocar a un taller sobre áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y franjas de pista. La Reunión analizó la implantación de planes de emergencia y centros de operación de emergencia, y tomó nota del aumento en la tasa de implantación de dichos planes en las Regiones CAR/SAM. Se solicitó a la OACI que organice un nuevo taller sobre estos temas (Conclusión 14/29). Al examinar los servicios de salvamento y de extinción de incendios, se tomó nota de las posibles diferencias en el nivel de protección en la Tabla AOP-1 del FASID CAR/SAM, y se solicitó a la OACI que estudie este asunto (Conclusión 14/30).

3.4.1 La Reunión analizó el estado de implantación del SMS y la certificación de aeródromos. Debido a ciertas inconsistencias, la solicitó a la OACI que recirculara las encuestas sobre certificación de aeródromos e implantación del SMS durante el primer semestre de 2007. Los Estados deberán llenar y devolver la encuesta a más tardar dos meses después de su distribución (Conclusión 14/31).

3.4.2 La Reunión tomó nota de los debates del Subgrupo con respecto a la resolución de las deficiencias, y tomó nota de las inquietudes de los Estados en cuanto a la manera de resolver las deficiencias relacionadas con las características físicas del aeropuerto, como son las RESA, las franjas de pista, los obstáculos, etc., antes de ser objeto de una auditoría USOAP, tomando en cuenta que muchos aeropuertos en las Regiones CAR/SAM habían sido construidos durante las décadas de 1950 y 1960, cuando los requisitos eran menos restrictivos. La Reunión convino que, en base a la experiencia adquirida por algunos Estados, la instrucción podría ayudar a enfrentar el problema (Conclusión 14/32).

3.4.3 La Reunión tomó nota de las actividades llevadas a cabo por ALACPA (Asociación de Pavimentos de Pistas de América Latina y el Caribe) y CARSAMPAF (Comité Regional CAR/SAM sobre Prevención del Peligro Aviario/Fauna) y de las enmiendas al Plan Regional de Navegación Aérea para las Regiones CAR/SAM solicitadas por Brasil. Se pidió a Brasil que enviara su propuesta a la oficina SAM de la OACI a fin de circular la correspondiente enmienda al Doc 8733 (Conclusión 14/33). Asimismo, la Reunión tomó nota del trabajo realizado por el Subgrupo en cuanto a la revisión de las actividades de los Grupos de Tarea (Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista, Grupo de Tarea sobre Prevención de Incursiones en la Pista y

Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad), la revisión del avance logrado por el Subgrupo AGA/AOP con respecto a las conclusiones de la reunión CAR/SAM/ RAN 3, y los sistemas de gestión ambiental del aeropuerto.

3.4.4 La Reunión analizó la recomendación contenida en el Anexo 14, Vol. I, Capítulo 3, párrafo 3.4.15, y consideró conveniente establecer un límite máximo cuesta abajo en una sección de la franja de pista ubicada más allá de la porción que debe estar nivelada, y solicitó a la OACI estudiar el tema (Conclusión 14/34). Asimismo, la Reunión analizó la dificultad que existe para determinar la emplazamiento de la señal de punto de visada en las pistas que tienen menos de 30 metros de ancho, y solicitó a la OACI estudiar la norma correspondiente (Conclusión 14/35).

#### *AIS/MAP*

3.5 Al analizar los resultados del informe de la reunión AIS/MAP/SG/10, se tomó nota que se estaba proyectando realizar el SIP CAR/SAM sobre datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos para la segunda mitad de 2007. Al debatir la implantación de sistemas de gestión de calidad para AIM, se solicitó a los Estados aplicar el material de orientación disponible desarrollado para las Regiones CAR/SAM y llevar a cabo auditorías de calidad en las áreas AIM (Conclusión 14/36). La Reunión escuchó los comentarios referidos a un Plan de Implantación de la Gestión de Calidad que está siendo preparado por el Subgrupo, y tomó nota del trabajo relacionado con la integración de las Cartas VFR digitales de las Regiones CAR/SAM. En este sentido, se solicitó a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI coordinar la consecución del Proyecto sobre Cartas Aeronáuticas VFR para fines de 2008 (Conclusión 14/37).

3.5.1 La Reunión recibió información acerca del concepto AIM, que ofrece etapas de gestión de la información/datos aeronáuticos desde el origen, almacenamiento, extracción, intercambio y presentación de la información aeronáutica digital (AI), dentro del contexto de las operaciones de vuelo puerta a puerta, desde una fase estratégica de planificación de vuelo hasta una fase posterior al vuelo.

3.5.2 La Reunión discutió el uso del Asistente de Auditoría de la AIP (AAA), una herramienta desarrollada por EUROCONTROL para auditar a las AIP. Se seguiría, paso a paso, la secuencia del proceso de producción de la AIP para poder detectar errores y verificar la coherencia de la información, y así asegurar la integridad de dicha información. Al respecto, la Reunión solicitó a los Estados/Territorios que incorporen el Asistente de Auditoría de la AIP (AAA) en el AIS CAR/SAM, a fin de mejorar la producción de las AIP (Conclusión 14/38).

3.5.3 La Reunión reconoció la importancia de los sistemas automatizados para los servicios AIM, que permiten la representación gráfica electrónica tanto de la información AIP como de las cartas aeronáuticas, en base a la necesidad de contar con una plataforma común para el procesamiento e intercambio de datos aeronáuticos electrónicos. La Reunión consideró la necesidad de los Estados de utilizar los Sistemas de Información Geográfica (GIS) para los servicios AIM, lo cual contribuiría al logro de los objetivos del procesamiento digital de la información aeronáutica, y solicitó a las Oficinas NACC y SAM que tomen las medidas necesarias, dentro de los proyectos de cooperación técnica pertinentes, a fin de tomar en cuenta los requisitos para la implantación del GIS (Conclusión 14/39).

3.5.4 La Reunión tomó nota de la responsabilidad que tienen los Estados de garantizar el uso de los datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos de acuerdo con las áreas de aplicación, de conformidad con el Anexo 15, Capítulo 10, así como las fechas para el cumplimiento de los requisitos técnicos. En este sentido, la Reunión solicitó que los Estados tomen medidas para asegurar la disponibilidad de los datos electrónicos sobre el terreno y los obstáculos del territorio nacional del Estado (Conclusión 14/40). Asimismo, la Reunión consideró la implantación de la Recomendación 12/5 de la Reunión RAN CAR/SAM/3, y solicitó a los Estados que presenten la información que deberá aparecer en la Tabla AIS-4, y a las Oficinas Regionales NACC y SAM que procedan a distribuir las enmiendas correspondientes al FASID (Conclusión 14/41). La Reunión consideró la importancia de una gradual implantación AIM en las Regiones CAR/SAM en apoyo de la implantación de los sistemas CNS/ATM. En este sentido, se observó que el Anexo 15 debía ser enmendado para tomar en cuenta los aspectos relacionados con la implantación del Modelo de Intercambio de Información Aeronáutica (AIXM), a fin de coordinar la formulación de los requisitos operacionales básicos. A fin de adaptar las actividades de desarrollo del AIS/MAP/SG y enfrentar los retos y responsabilidades generados por los requisitos técnicos y operacionales emergentes, la Reunión decidió cambiar el nombre del Subgrupo a AIM/SG.

#### *ATM/CNS*

3.6 Al examinar el informe de la reunión ATM/CNS/SG/5, se tomó nota que el Subgrupo había analizado los resultados de la reunión ALLPIRG/5, de la conferencia DGCA, así como los aportes del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003. Con respecto a los órganos auxiliares del Subgrupo, se recibió información sobre el trabajo realizado por los Comités ATM y CNS; los informes aparecen resumidos en los siguientes párrafos. La Reunión también observó que el Subgrupo había decidido asumir al Grupo de Tarea sobre Automatización. En cuanto al desarrollo de los temas de automatización, la Reunión alentó el desarrollo de una interfaz entre los sistemas y de los planes correspondientes para la interconexión de los sistemas automatizados ATM (Conclusiones 14/43 y 14/44).

#### *Informe de la reunión del Comité ATM*

3.7 La Reunión examinó el trabajo realizado por el Comité ATM y sus Grupos de Tarea, y tomó nota de la consideración hecha por el Comité con respecto a la evaluación de seguridad operacional posterior a la implantación de la RVSM y al informe de la CARSAMMA sobre el tema, en el que se mostraba que el riesgo total era superior al TLS acordado. Considerando que los errores estaban asociados con los procedimientos comunes de transferencia de aeronaves entre dependencias ATC, se puso énfasis en la aplicación de las medidas establecidas en la Conclusión 13/61. Asimismo, se observó que se esperaba la presentación de una nueva evaluación del espacio aéreo ante la próxima reunión de ATM/CNS/SG, y que era necesario instruir al personal en el tema de la gestión del tránsito aéreo y formar a expertos en operaciones de vuelo de manera que puedan participar en el Grupo de Tarea sobre Escrutinio (GTE) en forma permanente (Conclusión 14/45).

3.7.1 La Reunión analizó la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) y observó que se requería información detallada sobre diversos aspectos relacionados con la infraestructura CNS y sobre la capacidad de navegación de la flota que operaba en las Regiones CAR/SAM. Se utilizó un cuestionario RNAV y RNP para elaborar una hoja de ruta PBN, la cual fue considerada como un documento fundamental para la armonización de la implantación PBN en las Regiones CAR/SAM, y donde se establecía una estrategia de implantación a corto plazo (hasta 2010) y a mediano plazo (2011-2015) (Conclusión 14/16). Igualmente, a fin de lograr una implantación armonizada de la PBN, se consideró necesario realizar una evaluación de la seguridad operacional de diversas partes del espacio aéreo, pero los limitados recursos humanos en las Regiones, así como la falta de una metodología común, apuntaban a la necesidad de contar con la asistencia del Grupo de Expertos sobre Separación y Seguridad del Espacio Aéreo para desarrollar este tema (Conclusión 14/47).

3.7.2 La Reunión convino que la implantación de la ATFM debería llevarse a cabo por etapas, con una fase estratégica, una pre-táctica y otra táctica, a fin de permitir una evolución gradual y desarrollar las capacidades sistémicas deseadas. Para ello, se procederá a alinear la clasificación del espacio aéreo, se utilizará las comunicaciones con enlaces de datos, se mejorará el procesamiento de planes de vuelo y se desarrollará el intercambio de mensajes ATFM. A fin de mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas, la Reunión consideró que, en el corto plazo, se debería actualizar o establecer acuerdos operacionales entre las dependencias ATS, según convenga (Conclusión 14/48). La Reunión convino que el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales debería realizar un análisis costo-beneficio.

3.7.3 La Reunión analizó el proyecto de Concepto Operacional ATFM y consideró que dicho documento podía ser adoptado por las Regiones CAR/SAM, en el entendido que se trataba de un documento vivo que podía ser enmendado según fuera necesario (Conclusión 14/49). La Reunión acordó que el Comité debería considerar los beneficios operacionales obtenidos de la implantación de la ATFM en la Región NAM, y que, en su próxima reunión, debería evaluar el CONOPS ATFM CAR/SAM; discutir las lecciones aprendidas en las áreas relacionadas con los objetivos y funciones de la ATFM centralizada; determinar los principios sobre los cuales se basará la ATFM, el equipo y el personal requeridos por la Dependencia de Gestión de Afluencia/Puesto de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (FMU/FMP) para la ATFM centralizada; y analizar los procedimientos operacionales correspondientes.

3.7.4 Con respecto a la terminología ATFM común, la Reunión tomó nota del trabajo realizado en otras Regiones de la OACI con el uso del “Manual de Fraseología para el Intercambio de Mensajes ATFM” desarrollado en febrero de 2003 por el Grupo de Tarea ATFM del Grupo de Coordinación Multiorganismos para Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo (MAPCOG), que es un esfuerzo conjunto de EUROCONTROL, NAV CANADA y la FAA. También tomó nota del trabajo realizado por el Centro de Mando del Sistema de Control de Tránsito Aéreo (ATCSCC) de la FAA y el Centro de Gestión de Tránsito Aéreo (ATMC) de la Junta de Aviación Civil de Japón (JCAB). Se reconoció que el establecimiento de términos y frases comunes aún no definidos por la OACI era esencial para la eliminación de las barreras lingüísticas, y que las diferencias en la terminología y fraseología relacionadas con la afluencia de tránsito aéreo y que aún no han sido normalizadas por la OACI también podrían ser fuente de confusión durante las comunicaciones entre las dependencias internacionales de gestión del tránsito. Se convino que la terminología será un elemento clave para el desarrollo de comunicaciones claras y concisas, así como un patrón para el intercambio de mensajes normalizados y consistentes entre las dependencias internacionales ATFM. Este trabajo debería ir de la mano con un esfuerzo por parte de la OACI por normalizar los términos ATFM. En este sentido, la Reunión consideró que, para poder tener una terminología ATFM común y normalizada, el Comité ATM debería revisar los textos de orientación sobre terminología y fraseología arriba mencionados, y usarlos como base para el desarrollo de textos de orientación para las comunicaciones ATFM en las Regiones CAR/SAM.

3.7.5 La Reunión tomó nota de la solicitud presentada por la Comisión de Aeronavegación (ANC) al GREPECAS con respecto a la elaboración de planes de contingencia ATS y su relación con el Objetivo Estratégico E: *Continuidad – Mantener la Continuidad de las Operaciones Aeronáuticas*. Para complementar esta tarea, la ANC le ha pedido también al GREPECAS que desarrolle un catálogo regional de planes de contingencia ATS. Se observó que algunos Estados CAR/SAM ya habían armonizado sus respectivos planes de contingencia ATS con el Adjunto D del Anexo 11, y que otros estaban en proceso de elaborarlo, y se solicitó que estos planes fueran presentados a la OACI a más tardar en junio de 2007 (Conclusión 14/50).

3.7.6 La Reunión tomó nota de la preparación de un plan de transición basado en los textos de orientación del Plan Mundial. Se consideró necesario alentar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales a que elaboren su propia estrategia o plan nacional de acción para la implantación, indicando el programa de trabajo, el cronograma, las personas responsables y el estado de implantación, a fin de monitorear e informar acerca del avance en dichas actividades. En este

sentido, la OACI debería seguir coordinando dichos programas ATM, de conformidad con las nuevas Iniciativas del Plan Mundial y en apoyo de los Objetivos Estratégicos de la OACI (Conclusión 14/51).

#### *Informe de la Reunión del Comité CNS*

3.8 La Reunión analizó el informe del Comité CNS y examinó los temas relacionados con el Plan de Acción para la *Interconexión MEVA II/REDDIG* elaborado por la Reunión de Coordinación de la REDDIG (MR/4), y observó que se esperaba que todas las acciones relacionadas con este Plan estuvieran finalizadas antes del 30 de noviembre de 2007. La Reunión aprobó el Plan de Acción y revisó el Memorando de Acuerdo (MoU) para la interconexión MEVA/II REDDIG, y solicitó su adopción por parte de los Estados miembros de la REDDIG/MEVA (Conclusión 14/52).

3.8.1 La Reunión examinó el Plan Regional de Implantación ATN y subrayó el uso del protocolo IP, tomando en cuenta la aprobación de las SARPS de la OACI en el corto plazo. Se dio prioridad a la implantación del AMHS y las AIDC. Se analizó los aspectos de comunicación necesarios para la implantación del nuevo formato BUFR OPMET, y se solicitó al Comité CNS y al Subgrupo AERMET que realizaran un análisis ulterior del tema.

3.8.2 La Reunión observó que los planes elaborados por el GREPECAS (Conclusión 13/72) sobre los enlaces de datos aire-tierra estaban conformes a la segunda enmienda del Plan Mundial (GPI 17). Al revisar el estado de implantación de la Tabla CNAS 2 del FASID, se hizo enmiendas a dicha Tabla y se solicitó a la OACI que distribuyera las correspondientes propuestas de enmienda (Conclusión 14/35).

3.8.3 En cuanto a la navegación, la Reunión consideró que la implantación del GNSS, incluyendo el SBAS y el GBAS, tendrá que basarse en los requisitos operacionales, así como en los análisis técnicos y de costo-beneficio que apoyen el proceso de toma de decisiones para la implantación, en base a los informes de los proyectos RLA/00/009 y RLA/03/902. Para la implantación del SBAS en las Regiones CAR SAM, la Reunión consideró que este sistema debía apoyar, como mínimo, la capacidad APV I (Decisión 14/55). Asimismo, la Reunión consideró que, para la implantación de las aproximaciones GNSS de no precisión (NPA) – procedimientos de navegación lateral (LNAV), los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM deberían utilizar inicialmente el GPS con la RAIM o la señal del WAAS en el espacio, o aquellas de otros sistemas SBAS disponibles, así como la capacidad de aviónica apropiada, y la disponibilidad y accesibilidad continuas que los proveedores de estas señales deben garantizar. Con respecto a las ayudas convencionales para la navegación, la Reunión tomó nota del plan de desactivación de los NDB en las regiones CAR/SAM (Conclusión 14/56) y solicitó al Comité CNS que desarrolle el plan de desactivación de los NDB correspondiente (Decisión 14/57).

3.8.4 En cuanto a la vigilancia, la Reunión tomó nota de los nuevos tipos de sistemas de vigilancia, como la multilateralización, y analizó la iniciativa del Plan Mundial de Navegación Aérea en cuanto a la vigilancia basada en enlaces de datos, el despliegue de ADS-C y ADS-B, las iniciativas para la implantación de ADS-C y ADS-B, y actualizó el Plan Regional de Vigilancia; no obstante, se reconoció la necesidad de un análisis ulterior por parte del Comité CNS.

---

**Cuestión 4: Evaluación de deficiencias/problemas en el área de planificación e implantación de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

4.1 La Reunión examinó el informe de la reunión ASB/7 y lo utilizó como base para sus discusiones. La Reunión revisó la lista de deficiencias presentada en los **Apéndices A, B, C y D**, y consideró que, debido a que el Apéndice B enumeraba las deficiencias que requerían una amplia acción a nivel regional, éste debía ser eliminado (Decisión 14/58). Asimismo, analizó la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea (GANDD) del GREPECAS y observó que muchos de los obstáculos para la eliminación de las deficiencias estaban relacionados con la coordinación. En este sentido, se convino que la GANDD era una buena herramienta para establecer esta coordinación y que cada Estado debería nombrar a un Coordinador Nacional, quien recibiría instrucción sobre la debida operación y actualización de la GANDD (Conclusión 14/59). La Reunión analizó el concepto de *acción de último recurso* que sería aplicada a las deficiencias tipo “U” pendientes de solución después del 31 de diciembre de 2007, y observó la existencia de ciertas inconsistencias en la clasificación de las deficiencias “U” del GREPECAS debido a criterios no normalizados. Al respecto, la Reunión acordó desarrollar procedimientos para clasificar y abordar las deficiencias “U”, y que se debería convocar a una reunión extraordinaria de la ASB para examinar este tema (Decisión 14/60).

4.2 La Reunión examinó la posibilidad de que la ASB sea más proactiva y actúe como agente catalizador en la promoción de un trabajo coordinado y armonioso entre los Estados/Territorios y las Oficinas Regionales en diversos empeños de la OACI, especialmente los relacionados con el Objetivo Estratégico A de la OACI – Seguridad Operacional. La Reunión también discutió los siguientes aspectos: que se debería prestar especial atención a aquellas deficiencias que se presentaban en más de dos Estados/Territorios; el análisis estadístico *versus* el análisis individual de las deficiencias; la necesidad de elaborar informes efectivos que puedan ser utilizados, entre otros, por el Banco Mundial para financiar los esfuerzos de los Estados/Territorios para eliminar/mitigar aquellas deficiencias que requieren recursos financieros adicionales, etc.

4.3 Estados Unidos, a nombre del Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Areas de Seguridad de Extremo de Pista del AGA/AOP/SG, presentó a la Reunión una propuesta para rectificar las deficiencias reportadas en cuanto a franjas de pista y áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), mediante la identificación de dos medios alternos a través de los cuales los aeropuertos internacionales que estén limitados por ambientes terrestres y/o marítimos podrían lograr un cumplimiento total o parcial del Anexo 14, Volumen I, Normas y Métodos Recomendados (SARPS). Asimismo, la Reunión tomó conocimiento de la manera como el Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Areas de Seguridad de Extremo de Pista del AGA/AOP/SG realizaba sus tareas para el desarrollo de material de orientación adicional para las autoridades aeroportuarias. En este sentido, la Reunión proporcionó a los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM un proceso para abordar las deficiencias identificadas (Conclusión 14/61).

**Cuestión 5: Administración del mecanismo del GREPECAS**

5.1 La Reunión tomó nota de los resultados de la reunión ACG/6. Al respecto, se analizó los asuntos administrativos del GREPECAS para el período 2006/2007. Entre estos asuntos, se revisó el Manual de Procedimientos del GREPECAS, se estableció el programa tentativo de reuniones para 2008, y se instó a los órganos auxiliares a que se utilicen el Gerente de Proyectos de conformidad con la Decisión ACG/3/01, y el Apéndice B, correspondiente a la cuestión 1 de la reunión ACG/4.

5.2 La Reunión, tomando nota que la reunión ACG/7 estaba programada para marzo de 2008, estableció el programa tentativo de reuniones del GREPECAS para 2008 (Decisión 14/62).

5.3 La Reunión procedió luego a revisar los Términos de Referencia y Programas de Trabajo del GREPECAS y de sus órganos auxiliares. Al respecto, se acordó discutir la situación del HR/SG durante la reunión ACG/7 a realizarse en Lima en marzo de 2008. Los resultados de los debates serán presentados a la reunión GREPECAS/15. Tomando en cuenta el trabajo realizado por los órganos auxiliares del GREPECAS, tal como se indica en las cuestiones 2, 3, 4 y 5 del orden del día, la Reunión estableció los Términos de Referencia y Programas de Trabajo actualizados para los mismos (Decisión 14/63).

#### **Cuestión 6: Examen de las conclusiones pendientes del GREPECAS**

6.1 De conformidad con la práctica vigente y en base a la clasificación uniforme, la Reunión revisó el estado de implantación de las conclusiones del GREPECAS aún pendientes de implantación. En tal sentido, la Reunión convino que 64 conclusiones ya habían sido finalizadas o reemplazadas y 45 aún estaban vigentes.

#### **Cuestión 7: Otros asuntos**

##### *La iniciativa WHTI/GEASA*

7.1 La Reunión tomó nota de las actividades que estaba llevando a cabo GEASA, y que la próxima reunión de GEASA se llevaría a cabo en Panamá durante el segundo semestre de 2007. Se solicitó a los Estados que consideraran a GEASA como un mecanismo para apoyar la cooperación técnica, y fueron alentados a participar en las actividades de GEASA (Conclusión 14/64).

##### *Enfrentando los desafíos ambientales del transporte aéreo*

7.2 La IATA presentó información sobre los desafíos ambientales que enfrentaba el transporte aéreo y resaltó la importancia de los sistemas CNS/ATM para manejar el impacto de la aviación sobre el medio ambiente. En este sentido, se tomó nota de diversas áreas y procedimientos en los que se podría realizar mejoras operacionales. Reconociendo el hecho que se había adoptado diversas acciones para reducir el impacto de las emisiones en las Regiones CAR/SAM, se reconoció que aún se podía mejorar más la gestión operacional de las aeronaves a fin de limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves. La Reunión acordó incluir cuestiones sobre mejoras ambientales en el plan de trabajo y en las actividades programadas para las Regiones CAR/SAM.

##### *IFALPA*

7.3 IFALPA informó a la Reunión que la 62<sup>a</sup> Conferencia de IFALPA realizada en Dubrovnik, Croacia, en marzo de 2007, dio como resultado una resolución en la que se instaba a la implantación de los Procedimientos Estratégicos de Desplazamiento Lateral (SLOP) de la OACI a la brevedad posible.

## GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

### Seguimiento a las Conclusiones/Decisiones del GREPECAS/14 – Plan de Actividades

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
D 14/1 A, D	<b>IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL ALLPIRG/5 POR PARTE DEL GREPECAS</b>	Que los respectivos subgrupos analicen las siguientes conclusiones del ALLPIRG/5, que se adopten acciones para su implantación, y que los resultados sean presentados a las próximas reuniones del GREPECAS: Conclusiones 5/2 y 5/5: AGA/AOP/SG Conclusiones 5/2, 5/4, 5/5, 5/7, 5/8, 5/9, 5/11, 5/13, 5/16 y 5/17: ATM/CNS/SG Conclusiones 5/2 y 5/5: AIS/MAP/SG Conclusiones 5/2 y 5/5: AERMET/SG Conclusiones 5/14 y 5/15: ASB Conclusión 5/4: IA/TF	Asignar responsabilidades a los órganos auxiliares  Identificar proyectos para implantación	GREPECAS  AGA/AOP/SG ATM/CNS SG AIS/MAP/SG AERMET/SG ASB IA/TF	Implantar Conclusiones  Actualizar programas de trabajo de subgrupos y otros órganos auxiliares  Desarrollar proyectos de implantación	April 2007  April 2007  November 2008
C 14/2 A, D	<b>IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL ALLPIRG/5 POR PARTE DE LOS ESTADOS</b>	Que los Estados de las Regiones CAR/SAM adopten acciones para la implantación de las siguientes conclusiones del ALLPIRG/5: 5/4, 5/5, 5/7, 5/8, 5/9, 5/11, 5/13 y 5/16	Implantar conclusiones	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Julio 2007
C 14/3 A, D	<b>IMPLANTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DEL ALLPIRG/5 POR PARTE DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES</b>	Que las Organizaciones Internacionales adopten acciones para la implantación de las siguientes conclusiones del ALLPIRG/5: 5/2, 5/4, 5/5, 5/7, 5/13 y 5/16	Implantar conclusiones	Organizaciones internacionales	Carta a los Estados	Julio 2007
C 14/4 A, D	<b>IMPLANTACIÓN DEL SMS Y CURSOS PARA FORMACIÓN DE INSTRUCTORES</b>	Que los Estados al planificar la implantación del SMS: a) den una alta prioridad a la ejecución a dichos programas; y b) cuando reciban instrucción sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional, a través del programa de instrucción de la OACI, designen instructores para proseguir con cursos de instrucción, con miras a lograr una implantación efectiva del SMS, en correspondencia con los SARPs de la OACI.	Acción de seguimiento para determinar planes de implantación SMS de los Estados	Oficinas Regionales	Determinar número de instructores formados	Julio 2009

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/5 A, D	<b>DOCUMENTO GENÉRICO SOBRE UN PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL</b>	Considerando que la forma más efectiva de implantar/consolidar instalaciones/servicios multinacionales y realizar una gestión y prestación de servicios, es a través de la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR), y que se requiere para esto un documento básico de referencia sobre el cual se puedan realizar los estudios necesarios por los Estados/Territorios interesados, se: a) recomienda que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR utilicen, para este propósito, el resumen del contenido del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para una Organización Multinacional Regional (OMR), que se adjunta como Apéndice A, el Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el Establecimiento, Operación y Administración de una OMR, que se adjunta como Apéndice B, y el correspondiente anteproyecto de Estatuto que se adjunta como Apéndice C a esta parte del Informe; y b) solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI hacer un seguimiento de las acciones que los Estados interesados lleven a cabo respecto a la implantación de una OMR, según sea apropiado	Determinar los Estados interesados en implantar una OMR	Oficina Regional	Carta a los Estados	Diciembre 2008
C 14/6 A, D	<b>NUEVO PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR).</b>	Considerando las orientaciones del GREPECAS en relación a la implantación de servicios/instalaciones multinacionales, los Estados interesados en implantar OMRs, en coordinación con la OACI, consideren formular un Proyecto Regional de Cooperación Técnica que comprenda un acuerdo constitutivo para su establecimiento, operación y administración, tomando en cuenta los posibles objetivos contenidos en el Apéndice D a esta parte del Informe.	Estados interesados en formular un proyecto de cooperación técnica	Oficina Regional	Proyecto de documento de cooperación técnica	Febrero 2009
C 14/7(*) B	<b>ENCUESTA SOBRE IMPLANTACIÓN AVSEC</b>	Que la OACI realice una Encuesta AVSEC a más tardar el <b>1 de septiembre de 2006</b> para determinar el cumplimiento de las Normas del Anexo 17 con relación al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación, el Programa de Seguridad de Carga y los Programas de Seguridad de los Explotadores.	Implantar la conclusión	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Implantada

(\*) Conclusión pre-aprobada por miembros de GREPECAS el 15 de septiembre de 2006

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/8 B	RECLUTAMIENTO DE PROFESIONALES AVSEC	Que los Estados: a) revisen los requisitos previos de la OACI y envíen esta información a personas calificadas en el campo AVSEC en sus administraciones; y b) alienten a personas calificadas a que presenten sus solicitudes a la OACI para ayudar a otros Estados a mejorar sus programas AVSEC. Conclusión 5/2.	Implantar la conclusión	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Octubre 2007
C 14/9 B	INICIATIVA DE LA OACI PARA INSTRUCCIÓN SOBRE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA (DVLM)	Que la OACI: a) estudie la posibilidad de establecer un curso para Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM), orientada al personal AVSEC utilizando una metodología TRAINAIR en coordinación con la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación; b) desarrolle un conjunto de material didáctico normalizado sobre DVLM antes del 2010 para ayudar a los Estados en la implantación de este importante tema; y c) aliente a los Estados a apoyar la implantación de DVLM bajo las normas de la OACI para aplicar contra medidas de seguridad de la aviación efectivas a través de un eficiente control migratorio, que facilite el intercambio de información en las bases de datos de movimientos migratorios y ofrezca mayor confiabilidad del control de DVLM con datos biométricos y pasaportes-e.	Estudiar factibilidad, identificar proyectos e implantar conclusión	OACI	Asignar tareas	TBD
C 14/10 B	MATERIAL DE ORIENTACIÓN SOBRE INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA (HBS)	Que el Secretario del GREPECAS envíe el detalle técnico del funcionamiento de un sistema HBS y el Plan de Acción para la negociación, adquisición de partes, mantenimiento e instrucción de equipos de inspección AVSEC para que sea considerada su incorporación en el <i>Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita</i> (Doc 8973 – Distribución Limitada) como material de orientación. Conclusión 5/4.	Implantar conclusión  Estudiar factibilidad para implantar conclusión	GREPECAS  Sede OACI	Memorandum interno  Asignar tareas	TBD  TBD
C 14/11 B	IDENTIFICACIÓN DE CRITERIOS COMUNES EN LOS PROGRAMAS DE CONTROL DE CALIDAD	Que OACI estudie la factibilidad de incorporar un sitio Internet seguro entre su sistema de comunicación con los Estados para que los mismos compartan sus Programas de Control de Calidad con otros Estados. Conclusión 5/5.	Estudiar factibilidad, identificar proyectos e implantar conclusión	Sede OACI	Asignar tareas	TBD

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/12 B	TALLER DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA CARGA	Que la OACI desarrolle un Taller sobre Seguridad de la Carga, con carácter de urgente, a fin de ayudar a los Estados a desarrollar sus Programas Nacionales de Seguridad de la Carga.	Identificar proyectos para implantar conclusión	Sede OACI	Asignar tareas	TBD
C 14/13 B	SEMINARIO DE INSPECCIÓN DE PASAJEROS/EQUIPAJE DE MANO	Que la OACI realice las coordinaciones necesarias para asegurar la realización del Seminario/Reunión sobre Pasajeros/Equipaje de Mano, para proporcionar a los Estados información actualizada sobre técnicas de inspección y tecnología avanzada.	Identificar proyectos para implantación	Sede OACI	Asignar tareas	Noviembre 2007
C 14/14(*) B	RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC)	Que los Estados: a) examinen los criterios de la información y designen a la autoridad competente para recibir y transmitir a través de esta Red las amenazas inminentes a las operaciones del transporte aéreo civil; y b) proporcionen a la OACI antes del <b>30 de septiembre de 2007</b> los puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC), utilizando el formulario apropiado. Conclusión 5/12.	Implantar conclusiones	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Implantada
C 14/15 A, D, E	REVISIÓN DE ACUERDOS ENTRE LAS DIRECCIONES DE AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES MET EN LOS ESTADOS/ TERRITORIOS CAR	Que los Estados/Territorios de la Región CAR, que hayan delegado la prestación del servicio meteorológico aeronáutico al servicio meteorológico nacional, revisen los acuerdos con las autoridades meteorológicas a fin de mejorar la prestación del servicio y el porcentaje de respuestas a las comunicaciones de la Oficina Regional NACC en lo que a meteorología aeronáutica respecta.	Implantar conclusión	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Junio 2007
C 14/16 A, D	DIAGRAMA DEL PLAN DE LLAMADAS DEL COMITÉ DE EMERGENCIAS PARA CENIZAS VOLCÁNICAS DE UN AERÓDROMO	Que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM utilicen el diagrama de plan de llamadas, que incluye la información de contacto (nombre, cargo, teléfono y celular) de todos los integrantes del comité de emergencias para cenizas volcánicas de un aeródromo, que se presenta como Apéndice I a esta parte del informe	Implantar conclusión	Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Junio 2007

(\*) Conclusión pre-aprobada por miembros de GREPECAS el 15 de septiembre de 2006

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/17 A	<b>REGISTRO Y NOTIFICACIÓN POSTERIOR AL VUELO EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que la IATA solicite a las aerolíneas que vuelan por las rutas aéreas CAR/SAM, a que registren y notifiquen las observaciones especiales de aeronaves sobre actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas en el formulario de aeronotificación especial de actividad volcánica (VAR), conforme a lo especificado en el Anexo 3 y PANS ATM, Doc 4444.	Implantar conclusión	IATA	Carta a los Estados	Junio 2007
C 14/18 A	<b>APLICACIÓN DE LA PLANTILLA PARA MENSAJES SIGMET Y AIRMET Y AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)</b>	Que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM actualicen sus procedimientos para aplicar estrictamente la plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente), particularmente en lo que respecta al indicador de lugar y nombre de la FIR/CTA para la cual se expide el SIGMET, al inicio de la segunda línea del mensaje.	Implantar la Conclusión	Estados CAR/SAM	Carta de la OACI a los Estados	Junio 2007
C 14/19 A	<b>CONTROLES DE INTERCAMBIO OPMET EN LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que, con el fin de mejorar la calidad y disponibilidad de los datos OPMET en las Regiones CAR/SAM: a) el Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia envíe los resultados de los estudios y controles OPMET directamente a los responsables del Control OPMET de los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM; y b) los Estados/Territorios establezcan procedimientos para llevar a cabo controles de calidad y disponibilidad de los datos OPMET de sus aeródromos	Implantar conclusión	Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia  Estados CAR/SAM	Carta a los Estados	Junio 2007
C 14/20 E	<b>CONTROLES GLOBALES DE DATOS OPMET</b>	Que, con el fin de mejorar la confiabilidad de las evaluaciones periódicas globales de la disponibilidad de datos OPMET, el SADISOPSG considere la posibilidad de identificar los aeródromos que no emiten datos OPMET durante las 24 horas, en el Anexo 1 de la Guía del Usuario del SADIS	Estudiar la posibilidad	SADISOPSG	Secretario del SADISOPSG	TBD
C 14/21 E	<b>REVISIÓN DE LA TRANCISIÓN A LA CLAVE BUFR</b>	Que la OACI, con la finalidad de reducir el impacto potencial adverso para la comunidad aeronáutica, debido a la transición de las claves alfanuméricas tradicionales a la clave BUFR de los mensajes OPMET, invite a la OMM a considerar, como un asunto de urgencia, sus planes para la utilización de la clave BUFR de la información OPMET.	Decisión de la ANC	OMM	Asignación de acción	TBD

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/22 E	<b>TABLA MET 1A del FASID CAR/SAM</b>	Que se enmiende la Tabla MET 1A del FASID CAR/SAM de tal manera que se elimine la columna 6 ("zonas de cobertura de los mapas") y la columna 7 ("áreas de encaminamiento AFTN").	Implantar conclusión	Oficina SAM OACI	Preparar y circular la propuesta de enmienda	Septiembre 2007
C 14/23 E	<b>PROCEDIMIENTOS DE ENMIENDA DE LOS REQUISITOS DE TAF Y TREND</b>	Que con el fin de asegurar la actualización de la información relacionada con el suministro de pronósticos TAF y TREND a ser incluidos en la base de datos global, a partir de marzo de 2007: a) hagan consultas anuales en el mes de marzo a los Estados/Territorios CAR/SAM sobre la emisión de TAF y TREND; b) presenten los cambios al AERMETSG y al GREPECAS; c) se hagan consultas formales y enmiendas al FASID CAR/SAM para que estén finalizadas en noviembre; y d) las oficinas de Lima y México remitan las enmiendas a la Sección MET de la OACI para que actualice la base de datos global en diciembre, según corresponda.	Implantar conclusión	Oficinas NACC y SAM	Carta a los Estados	Junio 2007
C 14/24 E	<b>TABLA MET 2A del FASID CAR/SAM</b>	Que: a) se enmiende la Tabla MET 2A del FASID CAR/SAM del tal manera que esté conformada solamente por un enlace URL a la base de datos global "Disponibilidad información OPMET (METAR/SPECI y TAF) requerida en el ISCS y SADIS" incluido debajo del título de la misma; y b) se incluya una nueva tabla en el ANP CAR/SAM con los requerimientos de intercambio OPMET (METAR/SPECI y TAF) en los Estados/Territorios CAR/SAM.	Implantar conclusión	Oficina SAM OACI	Preparar y circular la propuesta de enmienda	Septiembre 2007
C 14/25 E	<b>ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE LA BASE DE DATOS OPMET (METAR/SPECI Y TAF)</b>	Que, con el fin de garantizar la actualización de la base de datos OPMET (METAR/SPECI y TAF) que requieren disponibilidad en el ISCS y en el SADIS, a partir de marzo de 2007 las Oficinas de Lima y México reconfirmen anualmente los acuerdos con los Estados/Territorios pertinentes, sobre el suministro de datos OPMET incluidos en el Anexo 1 de la Guía de Usuario del SADIS (SUG), de los aeródromos no incluidos en la tabla AOP del FASID CAR/SAM.	Implantar conclusión	Oficina SAM OACI	Carta a los Estados	Junio 2007
C 14/26 E	<b>TABLA MET 2B DEL FASID CAR/SAM</b>	Que, a) se elimine la Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM; y b) se incluya como un Apéndice a la Guía SIGMET CAR/SAM, una tabla operacional que liste los requisitos de SIGMET en los Estados/Territorios CAR/SAM.	Implantar conclusión	Oficina SAM OACI	Preparar y circular la propuesta de enmienda	Septiembre 2007

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/27 E	SEMINARIO SOBRE COORDINACIÓN ENTRE LOS SERVICIOS ATS/AIS/MET/PILOTOS	Que la OACI, en coordinación con la OMM, organice un seminario sobre Coordinación ATS/AIS/MET/Pilotos para las Regiones CAR/SAM.	Organizar el seminario	Sede OACI	Asignación de acción	TBD
C 14/28 E	PROYECTO ESPECIAL DE IMPLANTACIÓN (SIP) PARA LA REGIÓN CAR	Que, la OACI considere la necesidad de activar un Proyecto Especial de Implantación MET para la Región CAR, con el fin de estudiar y recomendar medidas a varios Estados/Territorios CAR con el propósito de solucionar puntualmente los problemas que afectan el servicio MET.  <i>Nota: Con el fin de aunar esfuerzos para proponer soluciones a las deficiencias identificadas en meteorología aeronáutica, se podría considerar la posibilidad de llevar a cabo el SIP en forma coordinada con la OMM</i>	Establecimiento del SIP	Sede OACI	Considerar el SIP	TBD
C 14/29 A	TALLER SOBRE PLANES DE EMERGENCIA Y CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE) EN IDIOMA INGLES	Que la OACI: a) coordine la convocatoria a un taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE) en idioma inglés, de conformidad con la Conclusión 13/33 del GREPECAS, el cual sería llevado a cabo por la Oficina NACC, en vista que la mayoría de sus Estados son de habla inglesa; b) aliente a los Estados/Territorios a que respondan a la encuesta sobre planes de emergencia y centros de operaciones de emergencia, y que envíen dicha información a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI a la brevedad posible; y c) aliente a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales a que participen más activamente en eventos de este tipo.	Cartas a los Estados/Territorios  Cartas a los Estados/ Territorios	Oficina NACC (apoyo Oficina SAM)	Entrenamiento de los Estados / Territorios  Traducción de la Guía producida en el Taller de Habla Hispana (primer taller)	Diciembre 2007  Diciembre 2008
C 14/30 A	PROPUESTA PARA IDENTIFICAR LAS POSIBLES DIFERENCIAS EN EL NIVEL DE PROTECCIÓN PARA LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS (TABLA AOP-1)	Que: a) la OACI analice la posibilidad de modificar la columna 3 del Plan de Navegación Aérea de la OACI, Doc 8733, Volumen II – FASID, Parte III – AOP, a fin de incluir un nuevo rubro con datos sobre el tipo de aeronave, con su respectivo modelo, el cual sería utilizado para determinar la CAT RFF. Es decir, la columna 3 tendría dos rubros (categoría RFF y tipo/modelo de aeronave) en vez de uno; y b) los Estados/Territorios revisen los datos sobre salvamento y extinción de incendios contenidos en la columna 3, tomando en cuenta el tipo y modelo de la aeronave.	Carta/E-mail  Cartas a los Estados/ Territorios	Sede OACI  Estados/Territorios	Tabla AOP-1 ajustada  Información corregida en la Columna 3 de la Tabla AOP-1	TBD  TBD

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/31 A	<b>CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS/ SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)</b>	Que: a) la OACI vuelva a enviar las encuestas sobre Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a los Estados/Territorios durante el primer semestre de 2007; b) los Estados/Territorios llenen las encuestas sobre Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y las envíen a la brevedad posible, a más tardar dentro de los dos meses de la fecha de distribución.	Cartas a los Estados/ Territorios  Cartas a las Oficinas Regionales	Oficinas NACC y SAM  Estados/ Territorios	Actualización de la información sobre la implementación de Certificación de Aeródromos y SMS (Identificación de necesidad de entrenamiento)	Primer semestre 2007  Segundo semestre 2007
C 14/32 A	<b>SEMINARIO/TALLER SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS SOBRE LAS RESAS, FRANJAS DE PISTAS Y OBSTÁCULOS</b>	Que la OACI: a) aliente a los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM a que participen en el Seminario/Taller sobre Estudios Aeronáuticos que está siendo programado por la Oficina Regional NACC de la OACI, de manera que sirva de foro para discutir los estudios aeronáuticos en el campo AGA, especialmente con respecto a las RESA, franjas de pista y obstáculos. b) estudie la posibilidad de analizar, durante los dos primeros días del Seminario/Taller, problemas específicos relacionados con las RESA y las franjas de pista, donde lo permite específicamente el Anexo 14.	Carta a los Estados/ Territorios	Oficina NACC  Coordinación del taller	Entrenamiento de profesionales de aeropuertos en estudios aeronáuticos	Diciembre 2007
C 14/33 A	<b>ENMIENDAS AL PLAN REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA CAR/SAM</b>	Que Brasil envíe su solicitud a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, con los datos suplementarios necesarios, de conformidad con los requerimientos del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen II – FASID, Tabla AOP-1, con el objeto de circular la propuesta de enmienda correspondiente.	Carta del Estado a la Oficina SAM	Brasil	Enmienda a la Tabla AOP- 1 del FASID	Primer semestre 2008
C 14/34 A	<b>PENDIENTE DESCENDENTE DE LA FRANJA DE PISTA UBICADA MÁS ALLÁ DE LA PORCIÓN NIVELADA</b>	Que la OACI analice, si lo considera oportuno, la indicación de la pendiente ascendente y descendente máximas más allá del segmento nivelado de las franjas de pista, medidas en el sentido del espaciamiento de la pista, contenida en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3.	Carta/E-mail	Sede OACI	Norma revisada	TBD

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/35 A	<b>ANCHO DE LAS FRANJAS DE LAS SEÑALES DE PUNTO DE VISADA PARA PISTAS CON UN ANCHO INFERIOR A 30 M</b>	Que la OACI analice, si lo considera oportuno, la norma sobre las franjas de las señales de punto de visada que se superponen a la señal de faja lateral de pista cuando éstas tienen un ancho inferior a 30 m.	Carta/E-mail	Sede OACI	Norma revisada	TBD
C 14/36 A, D	<b>REQUISITOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA CALIDAD PARA LOS AIM DE LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM, teniendo en cuenta las ventajas que ofrece la aplicación normalizada de guías y procedimientos para la implantación de sistemas de gestión de la calidad en sus servicios AIM, adopten y apliquen: a) la Parte – 4 del Manual Guía para la Implantación de un Sistema de Gestión de la Calidad para los AIM de las Regiones CAR/SAM; sobre la selección, competencia, formación y calificación para el personal del Servicio de Información Aeronáutica, tal y como se muestra en el Apéndice N a esta parte del informe. b) los procedimientos de verificación y validación de datos aeronáuticos, contenidos en el Apéndice O a esta parte del informe que serán incorporados al contenido del Manual Guía para la Implantación de un Sistema de Gestión de la calidad en los AIM; c) los Procedimientos para la realización de Auditorías de la calidad en las áreas AIM (ver Apéndice P a esta parte del informe), a fin de garantizar el desarrollo efectivo de este proceso en las Regiones CAR/SAM, conforme al Manual Guía de Calidad AIS; y d) los recursos y mecanismos necesarios para asegurar la conformación de un equipo de auditores líderes para asegurar la realización de las Auditorías de la calidad en los servicios AIM de las Regiones CAR/SAM.	Implantar conclusión	AIS/MAP/SG	Programas de los subgrupos y otros órganos auxiliares	TBD
C 14/37 A, D	<b>CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO CAR/SAM SOBRE CARTAS AERONÁUTICAS VFR DIGITALES</b>	Que las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI trabajen en forma coordinada para el logro del proyecto CAR/SAM sobre Cartas Aeronáuticas VFR digitales a más tardar para finales de 2008: a) con el IPGH, para promover la producción de cartografía aeronáutica digital VFR sobre una base común de estándares y procedimientos; y adicionalmente b) a través de un proyecto de cooperación técnica como método de financiamiento por parte de la OACI.	Identificar proyectos para implantación	AIS/MAP/SG	Desarrollar proyectos de implantación	Diciembre 2008

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/38 A, D	<b>INTEGRACIÓN DEL PROCESO DE ASISTENTE DE AUDITORIAS AIP (AAA) EN LOS AIS CAR/SAM</b>	Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales: a) consideren integrar el AAA que se encuentra para instalación gratuita en la página web <a href="http://www.eurocontrol.int/aim/public/standard_page/tools_aaa.html">http://www.eurocontrol.int/aim/public/standard_page/tools_aaa.html</a> en los AIS CAR/SAM para mejorar los procesos de producción del AIP a través de la evaluación y aplicación del AAA durante un tiempo de forma experimental; y b) elaboren el reporte sobre su uso que aparece en el Apéndice S a esta parte del informe y lo envíen a las Oficinas Regionales NACC y SAM a más tardar el 31 de enero de 2008	Implantar conclusión	AIS/MAP/SG	Desarrollar proyectos de implantación	31 de enero de 2008
C 14/39 A, D	<b>ACCIONES PARA EL USO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (GIS) EN LOS SERVICIOS AIM DE LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que, tomando en cuenta la conveniencia de evolucionar hacia el concepto de administración de la información aeronáutica digital por medios electrónicos en las Regiones CAR/SAM, y que el uso de los sistemas de información geográfica (GIS) podría contribuir directa y positivamente con estos requerimientos, a más tardar para finales de 2008: a) los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM consideren la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) en los servicios AIM, como soporte automatizado para la presentación electrónica de la información AIP y de las cartas aeronáuticas y que tomen las acciones para permitir la instrucción del personal AIS en el manejo práctico de los Sistemas GIS, para facilitar la implantación y operación de estos sistemas en sus servicios AIS; y b) las Oficina Regionales NACC y SAM tomen las acciones que sean necesarias, a fin de considerar como parte de los Proyectos Regionales de Cooperación Técnica pertinentes, el requerimiento sobre la implantación de Sistemas de Información Geográfica (GIS) como soporte automatizado para las actividades de los Servicios AIM en las Regiones CAR/SAM en directo apoyo al CNS/ATM.	Implantar conclusión	AIS/MAP/SG	Desarrollar proyectos de implantación	Diciembre 2008

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/40 A, D	<b>CUMPLIMIENTO CON LOS SARPS CONTENIDOS EN EL CAPÍTULO 10 DEL ANEXO 15 DE LA OACI (DATOS ELECTRÓNICOS DEL TERRENO Y OBSTÁCULOS)</b>	<p>Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR y SAM, con miras a garantizar el suministro de los datos electrónicos del Terreno y Obstáculos, tomen prontas acciones a fin de:</p> <p>a) incorporar dentro de su planificación, la implantación, al más breve plazo, de todos los procedimientos requeridos para asegurar que los Datos Electrónicos del Terreno y Obstáculos sean suministrados en el período comprendido entre el 20 de noviembre del 2008 (Anexo 15, 10.6.1.1) y el 18 de noviembre del año 2010 (Anexo 15, 10.6.1.2), respectivamente, conforme a lo establecido;</p> <p>b) garantizar el efectivo cumplimiento de lo indicado en el inciso a), mediante el establecimiento de un equipo de especialistas que se encargue de desarrollar los estudios técnicos pertinentes sobre esta materia;</p> <p>c) poner en ejecución un plan de acción orientado a la recolección de juegos de datos electrónicos del terreno y los obstáculos, para su clasificación, almacenamiento y disponibilidad en bases de datos digitales, conforme al contenido y estructura especificadas en el Apéndice 8 del Anexo 15 de la OACI; y</p> <p>d) asegurar la efectiva disponibilidad de los datos electrónicos del terreno y los obstáculos respecto al territorio nacional del Estado mediante la coordinación con los Institutos Geográficos Nacionales, para contar con Cartas Aeronáuticas de Vuelo Visual (VFR), en formato digital, a las escalas comprendidas entre 1:250,000 y 1:1,000,000, respectivamente.</p>	Implantar conclusión	AIS/MAP/SG	Desarrollar proyectos de implantación	20 de noviembre del 2008 18 de noviembre del 2010

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/41 A, D	<b>TABLA AIS-4 DEL FASID CAR/SAM</b>	<p>Que, en cumplimiento a la Recomendación 12/5 de la RAN CAR/SAM/3 y con base en el trabajo efectuado sobre esta materia, tanto por las Oficinas Regionales NACC y SAM como por el GREPECAS y por considerar, además, que éste es un requisito operacional para las Regiones CAR/SAM:</p> <p>a) los Estados CAR/SAM que aún no lo hayan hecho envíen a las Oficinas Regionales de la OACI la Tabla FASID AIS-4 que aparece en el Apéndice B a esta parte del informe (Refiérase al Adjunto 5 a este Apéndice) (Tablas FASID AIS 4A y 4B) debidamente llenada a más tardar el 31 de julio de 2007;</p> <p>b) con esa información, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI realicen la propuesta de enmienda para que se incorpore en el contenido del Doc 8733 - Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen II - FASID, la Tabla FASID AIS-4 - Requerimientos de Documentación Integrada de Información Aeronáutica en los aeropuertos internacionales para presentar a finales de agosto de 2007; y</p> <p>c) las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI tomen las acciones que sean necesarias, a fin de asegurar que los Estados CAR/SAM cumplan con mantener la información de la Tabla FASID AIS-4 debidamente actualizada.</p>	Implantar conclusión	AIS/MAP/SG	ICAO State letter	31 de julio de 2007
D 14/42 A, D	<b>CAMBIO DE NOMBRE DEL SUBGRUPO AIS/MAP POR SUBGRUPO GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)</b>	Para enmarcarlo dentro del entorno conceptual del intercambio electrónico de datos aeronáuticos digitales, se decide cambiar el nombre de Subgrupo AIS/MAP por el de Subgrupo Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) - (AIM/SG), cuyos términos de referencia y programa de trabajo aparecen en el Apéndice G a la Cuestión 5.2 del Orden del Día de este Informe.	Implantar decisión	AIS/MAP/SG	Actualizar programas de trabajo de los subgrupos y otros órganos auxiliares	---

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/43 D	<b>ACUERDOS PARA INTERFAZ DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS</b>	<p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM:</p> <p>a) tomen en consideración los estudios de viabilidad técnica y los beneficios operacionales y coordinen el establecimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales para la interfaz de los sistemas automatizados entre dependencias ATS adyacentes;</p> <p>b) utilicen el material de orientación especificado como "Documento de Control de Interfaz (ICD) para comunicaciones de datos entre dependencias ATS en las Regiones del Caribe y Sudamérica", incluido en el Apéndice 4A de esta parte del Informe, teniendo en cuenta que:</p> <p>i) el material de referencia de la OACI contenido en dicho documento es de aplicación regional; y</p> <p>ii) el material que en dicho documento no cumpla con los lineamientos de la OACI, se debería utilizar sólo como referencia y será acordado de manera bilateral o multilateral, según corresponda; y.</p> <p>c) las facilidades automatizadas que tengan otra interfaz puedan utilizar esa ventaja de manera de entrelazar sus sistemas bajo acuerdos bilaterales o multilaterales.</p>	<p>Establecer acuerdos bilaterales y multilaterales</p> <p>Utilizar el ICD</p> <p>Analizar otras interfaces</p>	<p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p> <p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p> <p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p>	Acuerdos para la interfaz de sistemas automatizados ATS	GREPECAS/15
C 14/44 D	<b>ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERFAZ DE LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM</b>	<p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM, formulen un Plan de acción para la interfaz de los sistemas automatizados ATM que incluya:</p> <p>a) el nombramiento de un experto como punto de contacto para llevar a cabo el trabajo de coordinación regional para la interfaz de los sistemas automatizados ATM;</p> <p>b) el análisis del nivel de servicio actual proporcionado por los sistemas automatizados ATS, así como los requerimientos para satisfacer las aplicaciones operacionales futuras de la comunidad ATM utilizando la Tabla sobre Requerimientos Operacionales ATS para los Sistemas Automatizados, incluida en el Apéndice 4B a esta parte del Informe; y</p> <p>c) documentar el plan de acción y compartir las mejores prácticas y experiencias con otros Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que así lo requieran.</p>	<p>Designar puntos de contacto</p> <p>Implantar esta conclusión</p> <p>Implantar esta conclusión</p>	<p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p> <p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p> <p>Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales</p>	Plan de acción para la interfaz de sistemas automatizados ATM	GREPECAS/15

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/45 E	<b>CAPACITACIÓN SOBRE EL ANÁLISIS DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD)</b>	Que, tomando en cuenta la necesidad de disponer de expertos calificados en las actividades del Grupo de tarea Escrutinio (GTE) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM: apoyen la instrucción sobre el análisis de las grandes desviaciones de altitud, como parte de las actividades regionales; envíen expertos técnicos a las sesiones de instrucción, con miras a que se conviertan en participantes regulares del GTE; y que la OACI tome las acciones necesarias para coordinar las sesiones de instrucción del GTE en cada Región.	Apoyar instrucción  Enviar expertos a sesiones de instrucción  Coordinar sesiones de instrucción	Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales  Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales Oficinas Regionales de la OACI	Expertos debidamente entrenados  Carta a los Estados	Noviembre 2008  Noviembre 2008  Marzo 2008
C 14/46 E	<b>MAPA DE RUTA PBN CAR/SAM</b>	Que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales adopten y apliquen el Mapa de Ruta PBN para las Regiones CAR/SAM que figura en el Apéndice XX a esta parte del informe.	Aplicar Mapa de Ruta PBN	Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales	Implantación armonizada de la PBN	Corto plazo 2010 Mediano plazo 2011/2015
C 14/47 E	<b>SEMINARIOS Y METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL</b>	Que la OACI: a) promueva la realización de seminarios relacionados con la evaluación de la seguridad operacional, con miras a preparar al personal para trabajar en la futura implantación de la PBN; y b) inste al Panel de Separación y Seguridad Operacional del Espacio Aéreo (SASP) a desarrollar una metodología común para la evaluación de seguridad en las áreas terminales.	Coordinar actividad sobre evaluación de la seguridad operacional  La OACI inste al SASP a desarrollar una metodología común para seguridad en TMA	Oficinas Regionales de la OACI  Sede OACI	Seminarios sobre evaluación de seguridad operacional  Metodología común para evaluaciones de seguridad en TMA	2008  TBD
C 14/48 C, D	<b>ACUERDOS OPERACIONALES ATFM</b>	Que aquellos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM que así lo requieran y que aún no lo hayan hecho revisen sus acuerdos operacionales bilaterales entre dependencias ATS e incluyan medidas de equilibrio entre demanda y capacidad, a más tardar el 30 de noviembre de 2007.	Revisar Acuerdos Operacionales ATS	Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales	Incluir medidas de equilibrio entre demanda y capacidad en Acuerdos operacionales ATS.	Noviembre 2008
C 14/49 E	<b>ADOPCIÓN DEL CONCEPTO OPERACIONAL ATFM PARA LAS REGIONES CAR/SAM (CAR/SAM CONOPS ATFM)</b>	Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM: a) adopten el Concepto Operacional ATFM de las Regiones CAR/SAM (CONOPS ATFM) que aparece en el Apéndice X a esta parte del informe.; y b) establezcan un programa de trabajo para permitir la implantación del CONOPS ATFM.	Adoptar CONOPS ATFM CAR/SAM  Establecer programa de trabajo para implantación ATFM	Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales	CAR/SAM CONOPS	GREPECAS/15

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
C 14/50 E	<b>CATÁLOGO DE PLANES DE CONTINGENCIA ATS DE LAS REGIONES CAR/SAM</b>	Que: a) se adopte el Modelo de Catálogo de planes de contingencia ATS de las Regiones CAR/SAM que figura en el Apéndice Y a esta parte del Informe; y que b) los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM envíen a la OACI, antes del 01 de julio de 2007, la información actualizada para su inclusión en dicho documento.	Adopción del Modelo de Catálogo  Enviar información a las Oficinas Regionales NACC y SAM	GREPECAS  Estados/Territorios / Organizaciones Internacionales	Modelo adoptado  Catálogo de Planes de Contingencia ATS completado	Diciembre 2007  Noviembre 2008
C 14/51 E	<b>REORGANIZACION DE LOS PROGRAMAS DE TRABAJO EN APOYO A LOS OBJETIVOS DE DESEMPEÑO ATM PARA LAS REGIONES CAR Y SAM</b>	Que en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, para la planificación e implementación de la infraestructura de navegación aérea: a) los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR y SAM tomen las acciones necesarias para elaborar e implementar programas de trabajo ATM nacionales de acuerdo a los objetivos de desempeño, y b) la OACI continúe la coordinación para reorganizar los Programas de Trabajo ATM de las Regiones CAR y SAM acorde a las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI) y en apoyo a los Objetivos Estratégicos de la OACI.	Elaborar e implantar programa de trabajo ATM orientado a los objetivos de desempeño  Continuar con la reorganización del programa de trabajo ATM acorde con los GPI del plan mundial de navegación aérea y en apoyo a los Objetivos Estratégicos de la OACI	Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales  Oficinas Regionales de la OACI	Implantación armonizada de los objetivos de desempeño ATM  Alinear plan de trabajo ATM con los objetivos de desempeño y los Objetivos Estratégicos de la OACI	Diciembre 2009  Octubre 2008
C 14/52	<b>REVISIÓN PARA LA ADOPCIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO E IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA INTERCONEXIÓN MEVA II/REDDIG</b>	Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales miembros de las redes VSAT MEVA II y la Organización de la REDDIG, con el propósito de implementar la interconexión de estas redes, y coordinar sus operaciones: a) estudien y revisen para la posible adopción del Memorando de Entendimiento (MoU); y b) aprueben y ejecuten las tareas que les correspondan del Plan de Acción que se presenta en el Apéndice B de esta parte del Informe.	Revisar y adoptar el MoU  Implantar el Plan de acción	Estados/ Organizaciones Internacionales Estados/ Organizaciones Internacionales	MoU firmado  Implantar la interconexión	Mayo 2007  Noviembre 2007
C 14/53	<b>ACTUALIZACIÓN DEL PLAN REGIONAL DEL SMA Y SMAS</b>	Que, la OACI encamine la propuesta de enmienda al Plan Regional CAR/SAM del Servicio Móvil Aeronáutico (SMA) y el Servicio Móvil Aeronáutico por Satélite (SMAS) contenido en la Tabla CNS 2A del FASID conforme se presenta en el Apéndice A de esta parte del Informe.	Encamine la propuesta de enmienda	Oficinas Regionales de la OACI	Enmienda aprobada	Noviembre 2007

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
D 14/54	<b>ASPECTOS DE COMUNICACIONES PARA LA MIGRACIÓN HACIA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES METEOROLÓGICOS EN CÓDIGOS BUFR</b>	Que el Grupo de tarea ATN del Comité CNS, así como el Grupo de tarea COM/MET del Subgrupo AERMET analicen detalladamente los siguientes aspectos de comunicaciones considerados necesarios para la migración hacia el intercambio de mensajes meteorológicos en formato BUFR en las regiones CAR/SAM, para su posible implantación para la primera y segunda etapa de transición: a) uso de terminales con capacidad de codificación/descodificación; b) uso de sistemas AMHS con servicio extendido; y c) elaboración de un documento de control de interfaz (ICD) para integrar los sistemas AMHS y MET, establecimiento de normas sobre sistemas de presentación, especificaciones de conversión de plantillas, normas de aceptación, programas de conversión y aspectos de seguridad.	Decisión desarrollada	AERMET SG y Comité CNS	Orientación Regional	August 2008
D 14/55	<b>CAPACIDAD APV I COMO MÍNIMO REQUERIMIENTO DE PERFORMANCE PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SBAS REGIONAL CAR/SAM</b>	Que el Comité CNS al coordinar las iniciativas y proyectos para las soluciones SBAS que sean propuestas para las regiones CAR/SAM debe tener en cuenta que deberían ser orientadas para alcanzar por lo menos la capacidad APV I.	Decisión desarrollada	Comité CNS	Orientación del trabajo	Agosto 2008
C 14/56	<b>DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB</b>	Que los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo, con vistas a la elaboración de un Plan de desactivación gradual de las estaciones NDB sin afectar la seguridad operacional: a) analicen el servicio que proporciona cada estación NDB, su función, la existencia de procedimientos con otras ayudas como VOR/DME, GNSS-RNAV, así como la capacidad/desarrollo de las aeronaves que operan en el espacio aéreo servido; b) basado en el análisis descrito en el epígrafe a) anterior y en el formato de la Tabla que se presenta en el Apéndice AF de esta parte del Informe, elaboren un plan de desactivación gradual de las estaciones NDB; e c) informen a la Oficina Regional NACC o SAM de la OACI, según corresponda, sobre sus respectivos planes de desactivación de estaciones NDB, de manera que sean recibidas antes del 30 de noviembre de 2007.	Conclusión desarrollada	Estados/ Organizaciones Internacionales	Desactivación gradual de estaciones NDB	Noviembre 2007

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
D 14/57	<b>ELABORACIÓN DE UN PLAN REGIONAL DE DESACTIVACIÓN GRADUAL DE LAS ESTACIONES NDB</b>	Que, el Comité CNS: a) teniendo en cuenta las respuestas que sean recibidas de los Estados, Territorios, Organizaciones Internacionales y usuarios del espacio aéreo, la Conclusión 14/X y el formato de la Tabla que se presenta en el Apéndice AF de esta parte del Informe, elabore un Plan regional de desactivación gradual de las estaciones NDB; y b) basado en los resultados de la acción a) anterior, proponga enmiendas correspondientes a la Tabla CNS 3 del FASID.	Decisión desarrollada  Enmienda propuesta	Comité CNS	Plan de desactivación de estaciones NDB  Propuesta de enmienda	Agosto 2008
D 14/58	<b>ELIMINACIÓN DEL APÉNDICE B</b>	Que, a) GREPECAS mueva las deficiencias clasificadas como regionales del Apéndice B al Apéndice A, Deficiencias Específicas, mostrando las deficiencias que no hayan sido solucionadas relacionadas con el Estado/Territorio específico; b) una vez ejecutada la acción indicada en el párrafo anterior, se elimine el Apéndice B.	Implantar decisión	Oficinas Regionales de la OACI	Apéndice A, deficiencias específicas actualizadas	Marzo 2008
C 14/59	<b>COORDINADOR NACIONAL RESPONSABLE PARA ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AEREA DEL GREPECAS</b>	Que, a) los Estados/Territorios nombren un Coordinador Nacional responsable para actualizar la Base de Datos del GREPECAS sobre deficiencias en la Navegación Aérea (GANDD); b) el nombre del Coordinador Nacional, dirección electrónica, teléfono, fax, etc., sean enviados a las Oficinas Regionales de la OACI, no más allá, del 31 de mayo de 2007; y, c) las Oficinas Regionales promuevan un taller para el entrenamiento de los Coordinadores Nacionales a fin de que los mismos dominen plenamente todos los aspectos concernientes a la GANDD.	Proporcionar la información a Oficinas Regionales  Desarrollar el taller	Estados  Oficinas Regionales de la OACI	Base de Datos del Coordinador Nacional  Taller sobre GANDD	Mayo 2007

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
D 14/60	<b>PROCEDIMIENTOS PARA EL TRATAMIENTO Y CLASIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS "U" DE GREPECAS</b>	<p>Que,</p> <p>a) las Oficinas Regionales de la OACI, en total concordancia con la Metodología Uniforme del Consejo, elaboren procedimientos para el tratamiento y clasificación de las deficiencias en GREPECAS, la que deberá contener al menos:</p> <p>i) criterios comunes para su clasificación;</p> <p>ii) procedimiento para el uso de la base de datos;</p> <p>iii) informes sobre deficiencias a ser presentado al GREPECAS;</p> <p>responsabilidad de los Estados en el mantenimiento de la base de datos;</p> <p>v) responsabilidad de los Estados en presentar planes de acción para corrección de las deficiencias;</p> <p>vi) responsabilidad de las Oficinas Regionales en la coordinación;</p> <p>vii) seguimiento de tratamiento de las deficiencias, etc.</p> <p>b) que los procedimientos a que hace referencia el párrafo anterior sea remitida a los miembros del GREPECAS para su aprobación utilizando el sistema expreso ("fast track");</p> <p>c) una vez aprobados los procedimientos a que se refiere esta Decisión, las Oficinas Regionales la apliquen a las deficiencias "U" contenidas en la GANDD;</p> <p>d) el Secretario del GREPECAS convoque a una Reunión del ASB durante el primer trimestre del año 2008.</p>	Secretario de GREPECAS	Oficinas Regionales	<p>a) Procedimientos para clasificar y tratar deficiencias GREPECAS</p> <p>b) Actualizar informe deficiencias U</p>	<p>Noviembre 2007</p> <p>Marzo 2008</p>
C 14/61	<b>ANÁLISIS DE DEFICIENCIAS DE ÁREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA) Y FRANJAS DE PISTA</b>	<p>a) Que los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM, según corresponda, envíen a las Oficinas Regionales de la OACI, a más tardar el 30 de enero de 2008, para su posterior análisis en el AGA/AOP/SG del GREPECAS:</p> <p>i) los extremos de pista específicos y/o pistas completas que no cumplan con las SARP sobre la RESA y/o la franja de pista, a fin de determinar las posibles alternativas de mitigación;</p> <p>ii) las alternativas que permitan solucionar las deficiencias para cumplir con las SARPS sobre la RESA y/o la franja de pista; y,</p> <p>b) las Oficinas Regionales envíen la información referida en los acápites i) y ii) al Subgrupo AGA/AOP/SG para que su Grupo de Tarea sobre RESA/Franjas de Pista estudie formas alternas de cumplir con las respectivas normas de la OACI.</p>	<p>a) Estados/Territorios</p> <p>b) Oficinas Regionales</p>	<p>a) Estados/Territorios</p> <p>b) Oficinas Regionales</p>	<p>Proporcionar alternativas para resolver deficiencias RESA y la franja de pista</p> <p>NE al AGA/AOP/SG</p>	<p>Noviembre 2008</p> <p>Noviembre 2008</p>

TBD =A determinar

GREPECAS/14 - Adjunto al Resumen Ejecutivo

Conc/Dec Objetivo Estratégico	Título de Conclusión/Decisión	Texto de Conclusión/Decisión	Acciones de Seguimiento	A ser iniciado por	Entregable	Fecha límite
D 14/62	PROGRAMA TENTATIVO DE REUNIONES PARA EL AÑO 2008	Se aprueba el programa tentativo de reuniones para el año 2008 que se adjunta como Apéndice K a esta parte del Informe.				----
D 14/63	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES DEL GREPECAS	El GREPECAS aprueba los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y composición de sus órganos auxiliares, como figuran en los Apéndices A a la J de esta parte del Informe.				----
C 14/64	ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA	Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales: a) consideren al GESPAA como un medio para proveer apoyo a la cooperación técnica regional; y b) participar en las actividades del GESPAA como lo consideren apropiado.	Oficinas Regionales	Estados		----

\* Nota: OACI ha establecido los siguientes objetivos estratégicos para el período 2005-2010:

**A: Seguridad Operacional** – *Mejorar la Seguridad operacional de la aviación civil mundial*; **B: Seguridad de la Aviación** – *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*; **C: Protección ambiental** – *Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente*; **D: Eficiencia** – *Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación*; **E: Continuidad** – *Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación*; **F: Legislación** – *Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional*.