

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

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

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

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

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

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

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

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil a:

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

b) Reducción / corrección de las deficiencias

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Que las Administraciones de Aviación Civil:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSIÓN 7/14: CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Se insta a las autoridades de aviación civil a:

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

d) Garantía de calidad de los ATS

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

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

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

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

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

CONCLUSIÓN 7/15: PROGRAMAS DE GARANTIA DE CALIDAD ATS

Se insta a los Estados de la Región SAM:

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

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

Que:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSIÓN 10/22 - IMPLANTACIÓN DEL AMHS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSIÓN 10/43 - PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE AERÓDROMOS

Que:

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

CONCLUSIÓN 10/44 - IMPLANTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Que los Estados:

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

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

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

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

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

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

Que:

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

ADJUNTO B

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

1. OBJETIVOS

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

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

1.2 Esto debería alcanzarse del siguiente modo:

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

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

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

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

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

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

3. ELEMENTOS

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

Tareas conexas

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

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

Tareas conexas

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

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

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

Tareas conexas

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

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

Tareas conexas

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

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

Tareas conexas

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

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

Tareas conexas

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

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

APÉNDICE D

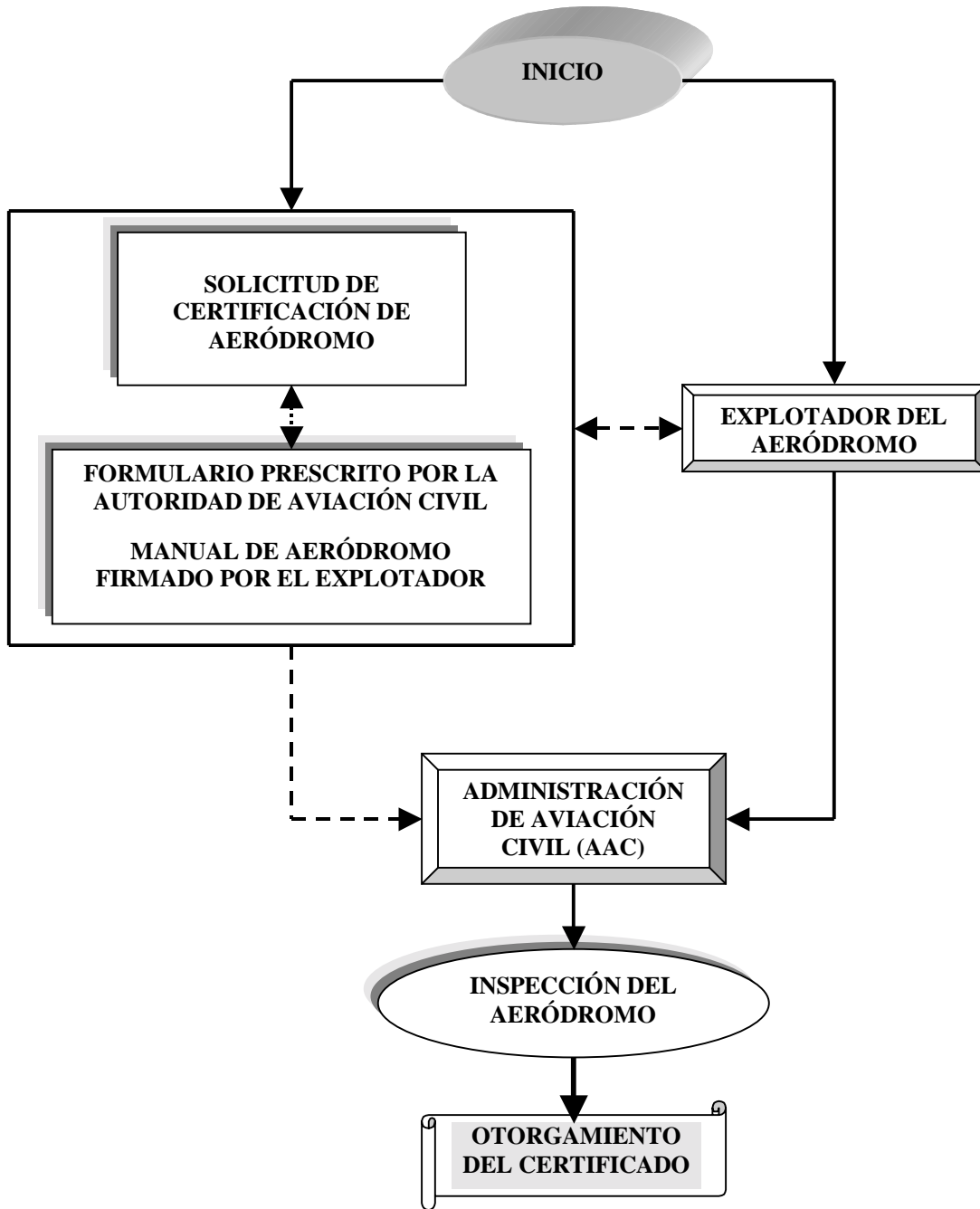


Figura 01 - Indicación Esquemática y Sencilla del Proceso de Certificación de Aeródromos

APÉNDICE E

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

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

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