

**GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACION
Y EJECUCION CAR/SAM
(GREPECAS)**

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

Sexta Edición – 2014

Versión 1.2

INTRODUCCION

El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) fue creado por el Consejo de la OACI en 1990, por recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, realizada en 1989 (la acción por parte del Consejo en relación con la Recomendación 14/6 de la Reunión RAN CAR/SAM/2 aparece descrita en el Suplemento No. 1 del Doc 9543, CAR/SAM/2).

El Manual de Procedimientos contiene información sobre el rol, organización y funcionamiento del GREPECAS, así como de sus distintos programas y proyectos. El Manual servirá a los Estados y organizaciones internacionales para planificar y gestionar los recursos necesarios para su participación en el grupo.

El Manual de Procedimientos brinda lineamientos generales y es aprobado por el GREPECAS.

El Secretario de este organismo puede desarrollar procedimientos y formularios específicos que permitan una gestión efectiva del mecanismo del GREPECAS. Dichos procedimientos no deberían estar en conflicto en forma alguna con este Manual.

El Manual debe ser actualizado periódicamente, de acuerdo con los cambios y acontecimientos pertinentes.

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

1. Antecedentes

1.1 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) fue creado por el Consejo de la OACI (Recomendación 14/6 – SP CAR/SAM 1989, Doc 9543).

2. Términos de referencia

2.1 De conformidad con la C-NE/13135, Decisiones del Consejo C-DEC 183/9 de fecha 18 de marzo de 2008 y C-DEC 190/4 de fecha 28 de mayo de 2010, los términos de referencia del GREPECAS son los siguientes:

- a) el desarrollo continuo y coherente del Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM y otros documentos regionales pertinentes, de una manera armonizada con las regiones adyacentes, de acuerdo con las SARP de la OACI y en base a los requisitos mundiales;
- b) facilitar la implantación de los sistemas y servicios de navegación aérea identificados en el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, priorizando la seguridad operacional;
- c) identificar y ayudar a resolver las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea; y
- d) coordinar con los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG) los asuntos de seguridad operacional.

2.2 A fin de dar cumplimiento a los Términos de Referencia, el Grupo deberá:

- a) revisar y, de ser el caso, proponer las fechas para la implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos que garanticen el desarrollo coordinado del sistema de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM;
- b) ayudar a las Oficinas Regionales de la OACI que brindan servicios en las Regiones CAR y SAM en su tarea de fomentar la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;
- c) de conformidad con el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), asegurar el monitoreo de la performance de los sistemas, según fuera necesario;
- d) identificar las deficiencias específicas en el ámbito de la navegación aérea, especialmente dentro del contexto de la seguridad operacional, y proponer acciones correctivas;
- e) promover el desarrollo e implantación por parte de los Estados de un plan de acción para resolver las deficiencias identificadas, donde fuera necesario;

- f) elaborar propuestas de enmienda para la actualización del Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM, según fuera necesario, para satisfacer cualquier cambio en los requerimientos, eliminando así la necesidad de tener reuniones regulares de navegación aérea a nivel regional;
- g) monitorear la implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea y, donde fuera necesario, garantizar la armonización interregional, tomando en cuenta los análisis de costo-beneficio, la elaboración de los estudios económicos, los beneficios ambientales y las cuestiones financieras;
- h) analizar los temas relacionados con la planificación de los recursos humanos y asegurar que las capacidades de desarrollo de los recursos humanos en las regiones sean compatibles con el Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM;
- i) revisar la Declaración de Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación (BORPC) y recomendar a la Comisión de Aeronavegación los cambios que pudieran ser necesarios a la luz de los acontecimientos;
- j) invitar a instituciones financieras, según fuera necesario y en el momento que se considere apropiado durante el proceso de planificación, para que participen en este trabajo como fuentes de consulta;
- k) asegurar una estrecha cooperación con las organizaciones pertinentes y el Estado a fin de optimizar el uso de los conocimientos técnicos y recursos disponibles;
- l) llevar a cabo las actividades arriba indicadas de la manera más eficiente posible, con un mínimo de formalidad y documentación y convocar a reuniones del GREPECAS solamente cuando el Secretario y el Presidente, a través del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC), estén convencidos que es necesario; y
- m) coordinar con el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA).

3. **Posición dentro de la OACI**

3.1 El GREPECAS es el organismo de orientación y coordinación para todas las actividades llevadas a cabo por la OACI en relación con el sistema de navegación aérea para las Regiones CAR y SAM, pero no asume las facultades otorgadas a otros organismos de la OACI, excepto cuando tales organismos le deleguen específicamente sus facultades. Las actividades del GREPECAS deberán estar sujetas a revisión por parte del Consejo de la OACI.

4. **Composición y organización y del GREPECAS**

4.1 El GREPECAS está compuesto por todos los Estados que brindan servicios de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. No obstante, un grupo de Estados puede optar por tener una representación común.

4.2 Las siguientes organizaciones internacionales pueden ser invitadas a participar como observadores en forma regular: ACI, ALTA, ARINC, ASSI, CANSO, CASSOS, CLAC, COCESNA, ECCAA, IAOPA, IATA, IBAC, IFALPA, IFATCA, IPGH, SITA y OMM.

4.3 Los Estados que no brindan servicios de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM pueden participar como observadores en las reuniones del GREPECAS.

4.4 Otras organizaciones internacionales CAR/SAM y/u órganos también podrán participar cuando sean invitados específicamente por GREPECAS en calidad de observadores.

4.5 Los Estados deberán asegurarse que los representantes que se designen como miembros del GREPECAS posean los conocimientos y una profunda experiencia en lo que respecta al suministro de toda la gama de sistemas internacionales de navegación aérea y presten servicio en GREPECAS durante un periodo suficiente como para que pueda mantenerse la continuidad de sus actividades. Durante las reuniones del GREPECAS, los representantes designados podrán en caso necesario hacerse respaldar por asesores técnicos.

4.6 El Grupo deberá designar a un Presidente y a un Vice-Presidente. El Presidente, en estrecha coordinación con los Directores Regionales de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, deberá hacer los arreglos necesarios para que el trabajo del Grupo se haga de la manera más eficiente posible.

4.7 A fin de garantizar la necesaria continuidad en el trabajo del GREPECAS, y a menos que circunstancias especiales determinen lo contrario, el Presidente y el Vice-Presidente del GREPECAS deberán asumir sus funciones al final de la reunión en la cual son elegidos, cumpliendo, normalmente, un período de tres años. También pueden ser re-elegidos por una única vez, si el grupo considera apropiada su aprobación. El Presidente deberá:

- a) asistir, en la medida de lo posible, a todas las reuniones del GREPECAS bajo su presidencia;
- b) participar, con la Secretaría, en la elaboración de los informes de las reuniones del GREPECAS; y
- c) presentar los informes de las reuniones del GREPECAS bajo su presidencia.

4.8 El **Apéndice A** de este documento muestra la Organización del GREPECAS.

5. Metodología de trabajo

5.1 El programa de trabajo del GREPECAS será desarrollado a través de la metodología de gestión de proyectos. El Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC) del GREPECAS será la instancia de rendición de cuentas y de revisión del avance de cada uno de los proyectos del mecanismo.

5.2 Los programas serán coordinados por los Especialistas Regionales y los proyectos serán coordinados por expertos de los Estados. Los programas abarcan distintas áreas de la navegación aérea, con base en el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional Mundial ATM y de acuerdo con los programas de la OACI bajo los Objetivos Estratégicos *Seguridad Operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*; es decir, AGA, AIM, ATM, CNS, MET y SAR.

5.3 La respectiva Oficina Regional CAR o SAM designarán coordinadores de programas para los proyectos bajo su responsabilidad. Para asistir en el diseño, seguimiento y logro de los objetivos de cada proyecto, el coordinador de programa de la Oficina Regional contará con el apoyo de coordinadores de proyecto designados entre los Estados de su área de acreditación. Cada Oficina Regional utilizará sus propios mecanismos de implantación para lograr alcanzar los objetivos de los programas y proyectos de su región.

5.4 Los proyectos se refieren a su definición genérica y no están limitados a los proyectos de Cooperación Técnica de la OACI, los cuales son un ejemplo de un tipo de proyectos. Los proyectos de Cooperación Técnica son una herramienta de implantación, al igual que los grupos de trabajo, los Proyectos Especiales de Ejecución (SIP), etc. Los proyectos de GREPECAS tendrán los siguientes componentes, los cuales deberán estar documentados en un breve documento de proyecto y cronograma:

- a) Objetivos
- b) Descripción
- c) Actividades
- d) Responsabilidades
- e) Recursos – expertos y presupuesto
- f) Resultados - productos, entregables
- g) Cronograma - programación, hitos, plazos
- h) Dependencias
- i) Métrica/Indicadores
- j) Riesgos

5.5 Para lograr alcanzar los resultados de un proyecto, es necesario disponer de recursos para su implementación. Los componentes de estos recursos son los coordinadores y expertos de proyectos que proveen los Estados/Organizaciones Internacionales. Los Estados/Organizaciones Internacionales, al designar a sus coordinadores y expertos, éstos deberán asegurarse que puedan disponer del tiempo necesario para una adecuada coordinación y participación en las distintas actividades del proyecto.

6. **Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC)**

6.1 Un componente clave de la organización del GREPECAS es el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC). El PPRC es una instancia de rendición de cuentas y de revisión del avance de los programas y proyectos.

6.2 Con la finalidad de cumplir con el programa de trabajo el PPRC:

- a) identifica la necesidad de nuevos proyectos;
- b) prioriza la asignación de recursos;
- c) autoriza la implementación de nuevos proyectos;
- d) recomienda acciones para eliminar obstáculos para lograr los objetivos propuestos; y
- e) asegura que los programas y proyectos sean consistentes y estén alineados con los términos de referencia del GREPECAS.

6.3 En el **Apéndice B** se indica los términos de referencia y programa de trabajo del Comité de Revisión de Programa y Proyectos.

6.4 El PPRC está compuesto por el Presidente y el Vice-Presidente del GREPECAS, el Secretario y el Co-Secretario del GREPECAS, representantes de 16 Estados CAR/SAM (8 CAR y 8 SAM), las organizaciones internacionales listadas en el párrafo 4.2 del presente Manual y los Estados de otras Regiones que sean invitados a participar en las reuniones como Observadores cuando sea relevante por el orden del día.

6.5 Las reuniones del PPRC se llevarán a cabo según fuera necesario, ya sea por teleconferencias o presenciales, dependiendo de las necesidades de eficiencia y efectividad y al presupuesto del GREPECAS. Se dará preferencia a las reuniones por teleconferencia y se realizará al menos una reunión anual presencial del PPRC, preferentemente en las Oficinas Regionales CAR o SAM.

7. Reuniones de los proyectos y coordinación interregional

7.1 Con el objetivo de coordinar e intercambiar información, es posible que los distintos proyectos requerirán de reuniones regionales. Se dará prioridad a reuniones por medio de teleconferencias; sin embargo, la reunión presencial puede también ser necesaria. En este caso, las Oficinas Regionales, en la medida que sea posible, harán uso de los foros ya existentes a fin de minimizar costos y de preferencia las reuniones serán realizadas en las Oficinas Regionales, si fuera posible.

7.2 Los coordinadores de programas de las Oficinas Regionales son los encargados de asegurar la coordinación entre los proyectos de ambas regiones. En caso de ser necesario, se podrá convocar a reuniones CAR/SAM para coordinar aspectos interregionales de coordinación y, de preferencia, se utilizarán los foros ya existentes con el propósito de evitar la proliferación de reuniones y minimizar costos.

8. Coordinación regional

8.1 El Presidente y el Secretario del GREPECAS, en coordinación con el Co-Secretario, deberán tomar todas las medidas necesarias para establecer y mantener una estrecha relación con las organizaciones internacionales y sub-regionales pertinentes en todos los campos relacionados con la actividad aeronáutica, a fin de garantizar la optimización de la capacidad y el eficiente desarrollo de los procedimientos.

9. Reuniones del GREPECAS

9.1 Idiomas

9.1.1 Los idiomas de las reuniones del GREPECAS deberán ser el inglés y el español. Los informes de las reuniones y los documentos de apoyo para las reuniones del GREPECAS serán elaborados en ambos idiomas.

9.2 Apoyo de la Secretaría a las reuniones del GREPECAS

9.2.1 El Secretario del GREPECAS, con el apoyo del Co-Secretario del GREPECAS, brindará la asistencia secretarial necesaria al Grupo y servirá de enlace de comunicación con todas las partes interesadas. Con este fin, se tomarán las siguientes acciones:

- a) el Orden del Día deberá limitarse a aquellos temas que estén suficientemente maduros para una decisión o conclusión por parte del GREPECAS;

- b) la documentación presentada para fines de una acción por parte del GREPECAS, de los Estados, las Organizaciones Internacionales y los Programas del GREPECAS, debería siempre incluir una propuesta de Conclusión o Decisión concreta y fundamentada para la aprobación, enmienda o rechazo, según corresponda, del GREPECAS;
- c) la documentación debería ser enviada electrónicamente 45 días antes de la reunión, a fin de permitir su procesamiento oportuno en inglés y español. Toda la documentación debería ser presentada a más tardar 21 días antes de la reunión para su debida publicación y distribución. Cabe notar que las notas recibidas con posterioridad a este período de 21 días podrán no ser aceptadas por la Secretaría; sin embargo, pueden ser presentadas como notas de información. Toda la documentación de la reunión estará disponible en la página web por lo menos 15 días antes de las reuniones;
- d) las reuniones de GREPECAS en plenaria aprobarán las conclusiones y decisiones, las cuales incluirán un corto texto introductorio para su mejor comprensión, así como una referencia a la(s) conclusión(es)/decisión(es) anteriores que está(n) siendo reemplazada(s), y notando cuándo ésta(s) puede(n) ser eliminada(s) de la lista de conclusiones y decisiones válidas del GREPECAS;
- e) el informe completo será redactado por el Secretario y aprobado por el Presidente, para su envío dentro de las cuatro semanas después de finalizada la reunión;
- f) al finalizar la reunión, se elaborará un resumen de una página para describir el resultado, el cual será difundido a todas las secciones de la Dirección de Navegación Aérea (ANB), así como a las secciones pertinentes de la Dirección de Transporte Aéreo (ATB) y la Dirección de Cooperación Técnica (TCB), incluyendo un plan de acción detallado para la implantación de las conclusiones y decisiones adoptadas por el grupo; y
- g) las relaciones del GREPECAS con los Estados y las Organizaciones Internacionales, así como con los organismos y organizaciones de las Regiones CAR o SAM, serán normalmente canalizadas a través del Director Regional de la Oficina de acreditación de la OACI.

10. Documentación de la reunión

10.1 La distribución de la documentación de apoyo del GREPECAS y sus Programas, así como los informes de las reuniones, aparecerán publicados en los sitios web de las Oficinas Regionales NACC y SAM bajo la opción GREPECAS.

10.2 Los Estados, Organizaciones Internacionales o la Secretaría podrán presentar la documentación en los siguientes formatos:

- a) Las **notas de estudio** contienen material con un proyecto de decisión, conclusión o invitando a la reunión a tomar una determinada acción. El contenido de los asuntos debe estar enfocado a temas de navegación aérea (AGA, AIM, ATM, CNS, MET y SAR), los aspectos de coordinación con el RASG-PA o sobre asuntos administrativos del GREPECAS;

- b) Las **notas de información** son presentadas con el fin de brindar a la reunión información sobre la cual no se requiere acción alguna, y normalmente, no serán discutidas durante la reunión;
- c) Los “**flimsies**” son documentos elaborados con carácter *ad hoc* en el transcurso de una reunión, con el fin de ayudar con las discusiones sobre un tema específico o en la redacción de un texto para una conclusión o decisión; y
- d) Las **notas de discusión** son generadas y distribuidas durante la reunión.

11. **Productos de la reunión**

11.1 Las **conclusiones** se refieren a temas que, de conformidad con los términos de referencia del Grupo, merecen la atención directa de los Estados o requieren acción ulterior a ser iniciada por la OACI de acuerdo con los procedimientos establecidos.

11.2 Las **decisiones** se refieren a temas que conciernen únicamente al GREPECAS.

Nota: A fin de calificar como tal, una Decisión o Conclusión, deberá poder responder claramente al criterio “3W” (qué, quién y cuándo).

12. **Programación y lugar de las reuniones del GREPECAS**

12.1 El GREPECAS se reunirá cada tres años; la duración de la reunión será determinada por el alcance del orden del día; sin embargo, se intentará mantener un estándar de tres días de duración en la medida de lo posible. El lugar de las reuniones normalmente se alternará entre las Regiones CAR y SAM. Las Oficinas Regionales enviarán una carta de convocatoria para la reunión **90** días antes de la misma, incluyendo el orden del día provisional, junto con las notas aclaratorias.

13. **Procedimiento expreso**

13.1 A fin de permitir mayor eficiencia al trabajo del GREPECAS, los proyectos de conclusión y de decisión podrán ser aprobados por correspondencia. A menos que la Secretaría considere lo contrario, se aplicará el procedimiento usual en el sentido que la ausencia de respuesta indica aceptación del proyecto de conclusión o decisión.

14. **Notificación de deficiencias**

14.1 A fin de permitir al GREPECAS hacer una evaluación detallada de las deficiencias, se espera que los Estados y las Organizaciones Internacionales apropiados, incluyendo IATA e IFALPA, proporcionen la información que dispongan a la Oficina Regional correspondiente de la OACI para las acciones pertinentes, incluyendo las acciones a ser adoptadas en las reuniones de los PIRG. La información debería incluir, por lo menos:

- a) descripción de la deficiencia
- b) requerimiento
- c) evaluación del riesgo
- d) propuesta de solución y/o medidas de mitigación
- e) cronograma
- f) parte responsable

- g) acciones acordadas a ser adoptadas
- h) acciones adoptadas;

14.2 El 30 de noviembre de 2001, el Consejo de la OACI aprobó la *Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea*, la cual aparece en el **Apéndice C** de este Manual de Procedimientos.

14.3 La descripción detallada de la metodología se encuentra en el *Documento de Metodología Uniforme para la Identificación, Evaluación y Notificación de Deficiencias en la Navegación Aérea* que se encuentra publicado en los sitios web de las Oficinas Regionales opción GREPECAS.

15. Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE)

15.1 El Grupo de Trabajo de Escrutinio GTE del GREPECAS está integrado por especialistas de las Regiones CAR/SAM calificados en el análisis y evaluación de los grandes desvíos de altura (LHD) de 300 pies o más, tal como se define en el Documento 9574 de la OACI.

15.2 Este Grupo cumple además una importante labor de coordinación con la Agencia Regional de Monitoreo (CARSAMMA) para la compilación, depuración y revisión de datos sobre los LHD identificando tendencias en los desvíos y recomendando acciones correctivas a fin de mejorar la seguridad operacional.

15.3 El Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) preparará un Informe Ejecutivo anual para el Secretario del GREPECAS conteniendo la información estadística relativa a los LHD, así como las recomendaciones sobre las medidas de mitigación de riesgos que entiendan pertinentes.

16. Coordinación con RASG-PA

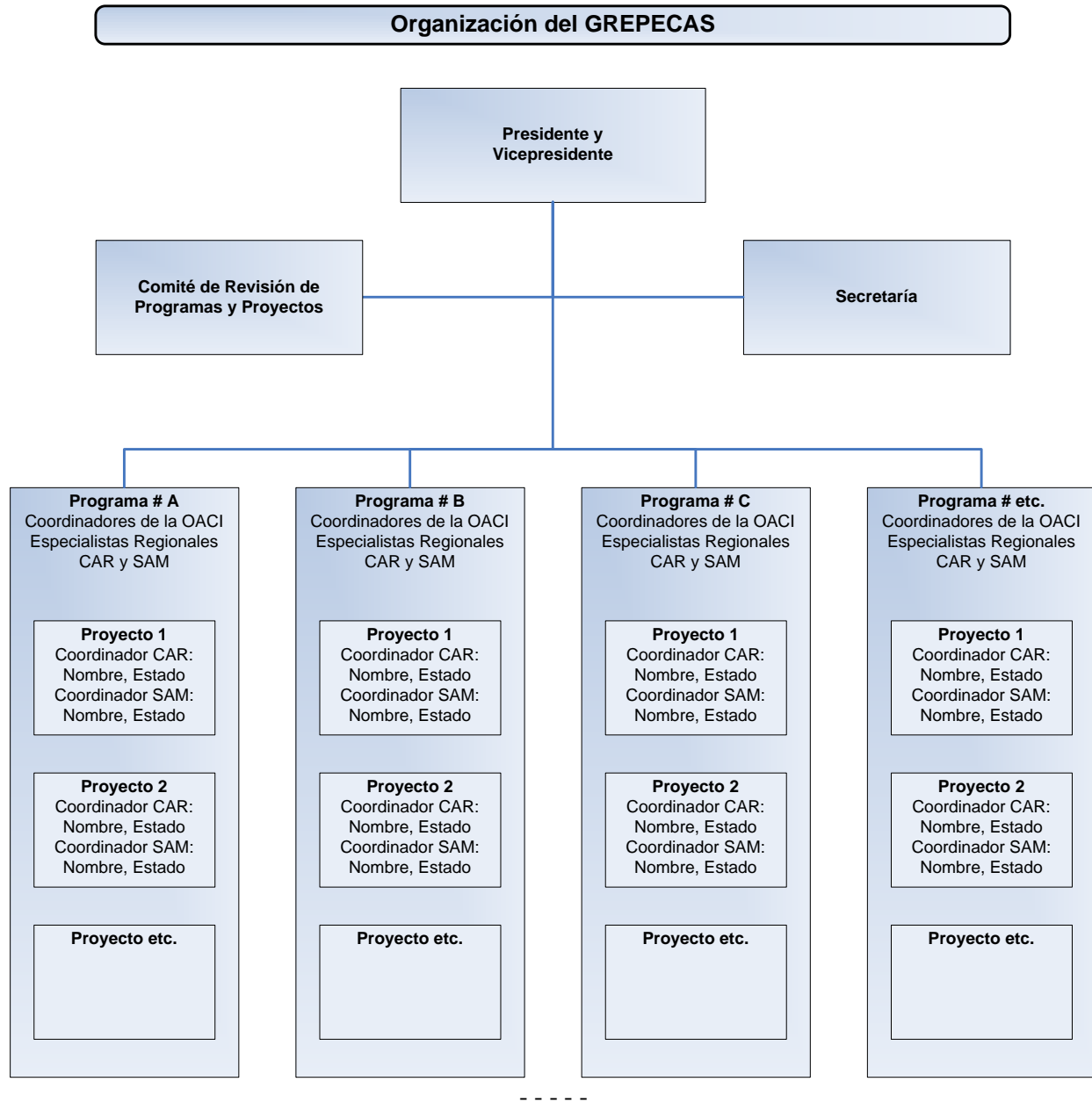
16.1 GREPECAS contribuirá con el mecanismo del RASG-PA mediante la presentación de una nota de estudio conteniendo información estadística de los procesos y/o proyectos que generan información valiosa sobre la seguridad operacional de los sistemas de navegación aérea.

16.2 Los Secretarios del GREPECAS y del RASG-PA se asegurarán que se mantiene coordinación eficiente entre los dos grupos según se requiera para evitar duplicación de esfuerzos y lograr el mayor nivel de eficacia. Como regla, y cuando se requiera, se utilizará el procedimiento expreso de aprobación.

17. Terminología

17.1 La terminología aplicable al GREPECAS aparece en el **Apéndice D**.

APENDICE A



APENDICE B

REVISIÓN PROPUESTA TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE TRABAJO PARA EL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL GREPECAS

Las actividades del CRPP son realizadas por representantes de alto nivel de sus Estados miembros en nombre de todos los Estados miembros del GREPECAS. Los representantes elegidos para el PRCC enfocan sus actividades en la revisión de los programas y proyectos del GREPECAS en cuanto a los objetivos, implementación, avances, retos encontrados y resultados logrados sin duplicar el trabajo que realizan los especialistas técnicos. El CRPP hará recomendaciones al GREPECAS sobre los resultados de los programas y proyectos, así como el establecimiento, modificación o finalización de programas y proyectos.

1. **Membresía**

El Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS está integrado por el Presidente, el Vice-Presidente, el Secretario y el Co-Secretario del GREPECAS, ocho Estados de la Región CAR y ocho Estados de la Región SAM (identificados por los Directores de Aviación Civil de los Estados ¹). Otros miembros del GREPECAS pueden participar en reuniones si el orden del día incluye algún tema de interés. Las Organizaciones Internacionales enlistadas en el Manual de Procedimientos del GREPECAS, y los Estados afectados de otras Regiones pueden participar en las reuniones como Observadores cuando sea relevante para el orden del día.

2. **Los Términos de Referencia del Comité son:**

- a) coordinar y armonizar los asuntos administrativos del GREPECAS e intervenir en el desarrollo de tareas relativas a su manejo interno y la programación de eventos;
- b) revisar y aprobar la planificación, progreso y ejecución de los programas y proyectos para que estén alineados con los términos de referencia del GREPECAS, con los objetivos estratégicos, plan de negocios y el plan mundial de navegación aérea de la OACI;
- c) hacer seguimiento a las deficiencias de la seguridad operacional que impliquen un alto riesgo y tomar acciones para promover su resolución.

3. **A fin de dar cumplimiento a los Términos de Referencia, el Comité deberá:**

- a) revisar y proponer enmiendas al Manual de Procedimientos del GREPECAS, según sea requerido;
- b) revisar la metodología de trabajo del GREPECAS y proponer acciones específicas para mejorar su desempeño;

¹ Los Estados Miembros del CRPP para la Región CAR son Cuba, Estados Unidos, Haití, Honduras (en representación de Centroamérica en el esquema de rotación y según fue seleccionado por el Comité Ejecutivo de COCESNA), Jamaica, México, República Dominicana y Trinidad y Tabago seleccionados por la Conclusión 4/1 de la Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4) celebrada en San Pedro Sula, Honduras, del 20 al 24 de junio de 2011. Los Estados Miembros del CRPP de la Región SAM son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Paraguay y Venezuela como fueron ratificados por la Duodécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/12), celebrada en Lima, Perú, del 3 al 6 de octubre de 2011 (ref. párrafo 2.3.5 del informe final).

- c) dar seguimiento continuo a los programas y proyectos y, de ser necesario, intervenir en el desarrollo de los proyectos para garantizar los resultados de acuerdo con los cronogramas aprobados;
- d) asegurar que los programas y proyectos estén alineados con los módulos de las Mejoras por Bloque del Sistema de Aviación (ASBU) en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP);
- e) preparar los informes sobre las actividades del CRPP y sobre el avance y los resultados de los programas y proyectos para cada reunión del GREPECAS, así como los informes anuales del GREPECAS entre las reuniones del GREPECAS;
- f) medir el avance en las metas de implementación de las mejoras de navegación aérea adoptadas por el GREPECAS.
- g) preparar el Orden del Día provisional para las reuniones del GREPECAS; y
- h) en casos de deficiencias de la seguridad operacional que impliquen un alto riesgo, solicitar a la oficina regional de la OACI respectiva que solicite a la Dirección de Navegación Aérea que notifique a la Comisión de Navegación Aérea.

APENDICE C

METODOLOGÍA UNIFORME PARA LA IDENTIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

(Aprobada por el Consejo el 30 de noviembre de 2001)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como resultado de la evaluación realizada por la OACI de la información recibida de diversas regiones en materia de deficiencias en el campo de la navegación aérea, se hizo patente que era necesario incorporar mejoras en las siguientes esferas:

- a) recopilación de información;
- b) evaluación de la seguridad en los problemas notificados;
- c) identificación de medidas correctivas adecuadas (técnicas / operacionales / financieras / de organización), a corto y a largo plazo; y
- d) método uniforme de notificación en los informes de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI.

1.2 Por consiguiente, se ha preparado esta metodología con la ayuda de los PIRG de la OACI y el Consejo de la OACI la aprueba para identificar y evaluar eficazmente, así como para notificar claramente las deficiencias en la navegación aérea. La Comisión de Aeronavegación podrá actualizarla ulteriormente teniendo en cuenta la experiencia adquirida en su utilización.

1.3 En la presente metodología la definición de deficiencia es la siguiente:

Una *deficiencia* es una situación en que una instalación, servicio o procedimiento no se ajusta a un plan regional de navegación aérea aprobado por el Consejo, o con las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, y que repercute negativamente en la seguridad, regularidad o eficiencia de la aviación civil internacional.

2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

2.1 Fuentes de las oficinas regionales

2.1.1 Las oficinas regionales deberían mantener como función ordinaria, una lista de las deficiencias concretas que hubiera en sus regiones. Para asegurar que esta lista sea lo más completa y clara posible, quedó entendido que las oficinas regionales adoptarían las siguientes medidas:

- a) comparar la situación de implantación de las instalaciones y servicios de navegación aérea con los documentos del plan regional de navegación aérea e identificar las instalaciones, servicios y procedimientos que no hayan sido implantados;
- b) examinar informes de misiones con miras a detectar deficiencias que afecten a la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;
- c) realizar un análisis sistemático de las diferencias con las normas y métodos recomendados de la OACI presentadas por los Estados para determinar el motivo de que existan y sus repercusiones, de haberlas, en la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional;

- d) examinar informes de accidentes e incidentes de aeronaves con miras a detectar deficiencias posibles en los sistemas o procedimientos;
- e) examinar los datos proporcionados a las oficinas regionales por los usuarios de los servicios de navegación aérea en base a la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice M;
- f) evaluar y asignar una prioridad a los resultados de a) a e) según el párrafo 4;
- g) notificar los resultados al Estado o Estados de que se trate para que se adopten soluciones; e
- h) informar de los resultados indicados en g) al PIRG pertinente para que los examine más a fondo, asesore y notifique sus conclusiones al Consejo de la OACI, según corresponda, mediante los informes del PIRG.

2.2 Fuentes de los Estados

2.2.1 Los Estados, para recopilar la información que proceda de toda clase de fuentes, deberán, además de aplicar la Resolución A31-10 de la Asamblea, establecer sistemas de notificación de conformidad con los requisitos del Anexo 13, párrafo 7.3. Dichos sistemas de notificación no deberían tener carácter punitivo a fin de permitir que se determine el mayor número de deficiencias.

2.3 Fuentes de los usuarios

2.3.1 Las Organizaciones Internacionales apropiadas, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), son fuentes valiosas de información sobre deficiencias, especialmente aquellas que están relacionadas con la seguridad. A título de usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea, estas organizaciones deberían identificar las instalaciones, servicios y procedimientos que no hayan sido implantados o que estén fuera de servicio por períodos prolongados o que no estén plenamente en funcionamiento. En este contexto, debe señalarse que la Resolución A33-14 de la Asamblea, Apéndice M y varias decisiones del Consejo imponen a los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea la obligación de notificar problemas graves que encuentren debido a la falta de implantación de instalaciones o servicios de navegación aérea requeridos por los planes regionales. Ha de destacarse que este procedimiento, junto con las atribuciones de los PIRG debería constituir una base firme para la identificación, notificación y asesoramiento en la resolución de asuntos relativos a la falta de implantación.

3. NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS

3.1 Para que los PIRG de la OACI puedan evaluar con detalle las deficiencias, se espera que los Estados y Organizaciones Internacionales apropiadas, incluidas IATA e IFALPA, proporcionen la información que tengan a la Oficina regional de la OACI para que se adopten las medidas apropiadas, incluidas las medidas adoptadas en las reuniones de los PIRG.

3.2 En la información debería incluirse por lo menos: la descripción de las deficiencias, la evaluación de riesgos, soluciones posibles, fechas, parte responsable, medidas que se haya convenido adoptar y medidas que se hayan adoptado.

3.3 En el orden del día de cada reunión de los PIRG debería incluirse una cuestión sobre deficiencias en la navegación aérea, incluida la información notificada por los Estados, IATA e IFALPA además de las identificadas por la oficina regional, de conformidad con el párrafo 2.1. El examen de las deficiencias debería ser un tema de alta prioridad en cada reunión. Los PIRG, al examinar las listas de deficiencias deberían evaluar el impacto en la seguridad para que este asunto sea nuevamente examinado por la Comisión de Aeronavegación de la OACI.

3.4 En consonancia con lo que antecede, y teniendo en cuenta la necesidad de que tarde o temprano se utilice esta información en el proceso de planificación e implantación, es necesario que una vez identificada y evaluada una deficiencia, se proporcionen los siguientes campos de información en los informes sobre deficiencias de los sistemas de navegación aérea. Los campos de información por notificar son los siguientes y se incluyen en el formulario de notificación adjunto.

a) Identificación de los requisitos

De conformidad con los procedimientos de la OACI, en los planes regionales de navegación aérea se indican, entre otras cosas, los detalles de los requisitos de navegación aérea incluidas las instalaciones, servicios y procedimientos requeridos en apoyo de las operaciones de la aviación civil internacional en una determinada región. Por consiguiente, las deficiencias estarían en relación con un requisito identificado en los documentos del plan regional de navegación aérea. Como primer rubro en la lista de deficiencias, deberían incluirse los requisitos junto con el nombre de la reunión y el número correspondiente de la recomendación. Además, debería incluirse el nombre del Estado o Estados implicados y el nombre de las instalaciones, tales como el nombre del aeropuerto, FIR, ACC, TWR, etc.

b) Identificación de las deficiencias

En este rubro se identifica la deficiencia y estaría constituido por los siguientes elementos:

- i) una breve descripción de la deficiencia;
- ii) fecha de la primera notificación de la deficiencia; y
- iii) referencias importantes apropiadas (reuniones, informes, misiones, etc.).

c) Identificación de medidas correctivas

Para la identificación de medidas correctivas, este rubro debería estar constituido por:

- i) una breve descripción de las medidas correctivas por tomar;
- ii) identificación del órgano que aplicará las medidas correctivas;
- iii) fecha prevista de terminación de la medida correctiva^{2*}; y
- iv) una indicación del costo implicado, cuando corresponda, o se disponga de estos datos.

4. EVALUACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES

4.1 Como orientación general podrían establecerse tres niveles de prioridad desglosados en base a la evaluación siguiente de la seguridad, regularidad y eficiencia:

* It should be noted that a longer implementation period could be assigned in those cases in which the expansion or development of a facility was aimed at serving less frequent operations or entailed excessive expenditures.

Prioridad “U” = requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas.

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A” = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea.

Requisito de alta prioridad que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “B” = requisitos intermedios, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Requisito de prioridad intermedia que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

5. **MODELO DE TABLA DE NOTIFICACIÓN QUE HA DE SER UTILIZADO EN LOS INFORMES DE LOS PIRG**

5.1 Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, se presenta en el apéndice el modelo de tabla que han de utilizar los PIRG para la identificación, evaluación, asignación de prioridades, etc., respecto a las deficiencias. Pudiera ser preferible que se preparara una tabla distinta para cada uno de los distintos temas, es decir, AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP, MET. Sin embargo, el formato de todas las tablas debe ser uniforme.

6. **MEDIDAS POR PARTE DE LAS OFICINAS REGIONALES**

6.1 Antes de cada reunión del PIRG, la oficina regional interesada proporcionará documentación por adelantado relativa a la situación última de las deficiencias.

6.2 Se señala que las oficinas regionales deberían documentar los casos de deficiencias graves a la Comisión de Aeronavegación (por mediación de la Sede de la OACI), a título de asunto prioritario, en lugar de esperar a notificar el asunto a la reunión siguiente del PIRG, y que la Comisión de Aeronavegación informará al Consejo.

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LA ESFERA DE... EN LA REGIÓN....

Identificación		Deficiencias			Medidas correctivas			
Requisitos	Estado/ instalaciones	Descripción	Primera fecha notificada	Observaciones	Descripción	Órgano ejecutor	Fecha de terminación	Prioridad de la medida*
Requisito de la Parte ..., párrafo (tabla)... del plan de navegación aérea	Tierra X Tierra Y	Circuitos orales no implantados Ciudad X - Ciudad Y	12/02/2..X	Reunión de coordinación entre Tierra X y Tierra Y el 16/07/2..X para completar los arreglos de implantación del circuito por satélite	Implantación del circuito oral directo por satélite	Tierra X	Agosto de 20..X	A

*La prioridad para tomar medidas correctivas de una deficiencia se basa en las siguientes evaluaciones de la seguridad:

Prioridad “U” = requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas.

El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A” = requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea.

Requisito de alta prioridad que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “B” = requisitos intermedios, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Requisito de prioridad intermedia que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

APENDICE D

TERMINOLOGIA

La siguiente terminología es una guía (en inglés y español) a ser utilizada en la elaboración de la documentación a ser presentada para su revisión en las reuniones del GREPECAS y de sus órganos auxiliares:

Terminología

Inglés	Español
Addendum	Addenda
Ad hoc	Ad hoc
Agenda Item #	Cuestión # del Orden del Día
Agenda	Orden del Día
Appendix	Apéndice
Attachment (of an Appendix)	Adjunto (de un Apéndice)
Contributory Body	Órgano Auxiliar
Corrigendum	Corrigendo
Discussion Paper (DP)	Nota de Discusión (ND)
Draft Agenda	Orden del Día Provisional
Draft Conclusion	Proyecto de Conclusión
Draft Decision	Proyecto de Decisión
Draft Report	Informe Provisional
Explanatory Notes	Notas Aclaratorias
Final Report	Informe Final
Flimsy	Flimsy
Historical	Reseña
Information Paper (IP)	Nota de Información (NI)
International Organizations	Organizaciones Internacionales
Implementation	Implantación
Order of Business (OB)	Orden del Día (OD)
Revised	Revisado
Supplement	Suplemento
Working Paper (WP)	Nota de Estudio (NE)

Nota para la Secretaría en la elaboración de la documentación:

Los apéndices se ordenarán en orden alfabético: **A, B, C, D...**

En caso de exceder las letras del alfabeto, se aplicará el siguiente criterio, también en orden alfabético: **AA, BB, CC, DD...**

Los adjuntos de un apéndice se ordenarán en orden numérico: **1, 2, 3, 4 ...**

CLASSIFICATION OF THE STATUS OF GREPECAS CONCLUSIONS AND DECISIONS:	CLASIFICACIÓN DEL ESTADO DE LAS CONCLUSIONES Y DECISIONES DEL GREPECAS
Valid	Válida
Completed	Finalizada
Superseded	Sustituida

- FIN -