

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM**  
**(RAAC/7)**

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002)

**Asunto 5: Participación de los Estados en las actividades regionales**

a) **Grupo Regional de planificación y Ejecución GREPECAS**

(Preparada por la Secretaría)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta información sobre el GREPECAS, así como sobre las recomendaciones producidas por el Grupo a través de las Conclusiones formuladas durante su Décima reunión, que tengan necesidad de implantarse en forma integrada y armónica en la región. Asimismo, se proporciona comentarios sobre estas conclusiones y, en caso necesario, la correspondiente acción sugerida por la reunión.

**Referencias:**

- Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea (FASID y ANP Básico);
- Informe GREPECAS/10; e
- Informe Reunión RAN CAR/SAM/3 (Doc. 9749).

1. **Introducción**

1.1 El mecanismo del GREPECAS ha venido trabajando hasta su novena reunión con una estructura que ha requerido, en consideración de la realidad de las necesidades para planificar e implantar los sistemas CNS/ATM de la OACI, de una re-estructuración a fin de incrementar la eficacia y la eficiencia del mecanismo. Esta re-estructuración, establecida en virtud de la Decisión 9/20 de la reunión GREPECAS/9, se implantó inmediatamente terminada la reunión GREPECAS/9 y se revisó su trabajo en la Reunión GREPECAS/10 (Las Palmas, 23-27 de octubre del 2001).

1.2 La Décima reunión del GREPECAS (GREPECAS/10) formuló 50 Conclusiones y 17 Decisiones, las cuales se suman a las vigentes que se aprobaron en las anteriores reuniones (29 Conclusiones y 4 Decisiones). Con el trabajo de la Reunión GREPECAS/10, 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, tales como las cuestiones AVSEC que se puedan acordar y que fueron incorporadas como parte del trabajo del SG/AOP. En este sentido, esta Nota de Estudio enfoca aspectos relevantes para la Reunión RAAC/7 en relación a las acciones tomadas por la Reunión GREPECAS/10.

## 2. Mayor Participación de los Estados en los trabajos de GREPECAS

2.1 De acuerdo a lo informado durante la reunión GREPECAS/10 y los análisis realizados dentro del Grupo Coordinador de Administración (ACG) del mecanismo, los recursos con que cuenta la OACI para dar apoyo al trabajo de GREPECAS son escasos. Esta situación requiere que se logre realizar, dentro de esta limitación de recursos, las tareas aprobadas para el mecanismo, en el cual se apoya solamente reuniones de los Subgrupos y del GREPECAS en sí, dejando el trabajo a realizarse por los grupos de tarea a un funcionamiento totalmente informal y sujeto a condiciones que puedan establecer los relatores del Grupo, que se apoyaría principalmente empleando correo electrónico para la coordinación de sus trabajos.

2.2 Por otra parte y 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. El ACG/2 aprobó recientemente un formato para que, con el mencionado software, se pueda identificar claramente las tareas a ser desarrolladas, el tiempo requerido y el responsable o responsables para ejecutarla. 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.

2.3 Considerando lo anterior, la reunión podría formular la siguiente Conclusión:

### **CONCLUSIÓN 7/XX- 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.

3. **Examen de las Conclusiones formuladas por la Reunión GREPECAS/10.**

3.1 De acuerdo la criterio de la Secretaría de la OACI, las conclusiones que aparecen en el **Apéndice A** a esta nota de estudio serían de interés para su examen por la Reunión RAAC/7. En apoyo a este asunto, se proporcionan comentarios sobre las mismas en relación a cada área de navegación aérea.

**Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres (AGA)**

**CONCLUSIÓN 10/43 - PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE AERÓDROMOS**

En la primera parte de esta conclusión, se estableció que los Estados deberían asegurar, 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 impacto directo en la seguridad de las operaciones de aeronaves en la pista.

Asimismo, la segunda parte de la conclusión confiere al Subgrupo AGA/AOP/SG del GREPECAS la responsabilidad de revisar la implantación de la misma en su próxima Reunión, a través del análisis de la lista de deficiencias.

**CONCLUSIÓN 10/44 - IMPLANTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

En esta conclusión, se definió que los Estados deberían 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.

Como una forma de preparar a los Estados para poner en práctica esta conclusión, la OACI llevó a cabo un taller sobre el tema en Trinidad y Tobago, del 13 al 16 de mayo de este año, para los Estados de habla inglesa de las Regiones NAM/CAR/SAM. Se está organizando otro taller, el mismo que se celebrará en Santiago, Chile, del 23 al 26 de septiembre de este año, para los Estados de habla hispana de las tres Regiones.

Asimismo, de acuerdo a la segunda parte de la conclusión, se espera que los Estados proporcionen un reporte del estado de implantación a la Segunda Reunión del AGA/AOP/SG, que posiblemente será realizada en Lima, Perú, del 26 al 30 de agosto de este año.

**Servicios de Información Aeronáutica (AIS/MAP)**

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

La situación que fue presentada en el Apéndice "U" del informe del GREPECAS/10 se mantiene sin cambios significativos, es decir, que Estados como Bolivia, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname y Venezuela aún faltan por cumplir con este requisito de manera efectiva.

### **CONCLUSIÓN 10/51 - ESTADO DE LOS DOCUMENTOS NASC Y COPM CAR/SAM**

Ambos 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” fueron distribuidos en su oportunidad a los Estados y las referidas actualizaciones fueron distribuidas con el informe de la Reunión AIS/SG/7; se tiene entendido que los Estados están utilizando dicho material de referencia.

### **Gestión del Transito Aéreo (ATM)**

#### **CONCLUSIÓN 10/8 - PLANES DE CONTINGENCIA ATS**

Se ha iniciado la tarea sobre este asunto en las reuniones E-CAR/SAM NE 1 (Cayenne, Guyana Francesa, 27-29 de marzo de 2001), Subregión que abarca las FIRs de Rochambeau, Paramaribo, Georgetown, Piarco, Maiquetía, Manaus y Belem y la reunión SAM NNW (Lima, Perú, 8-12 de abril de 2002), Subregión que involucra las FIR de La Paz, Porto Velho, Lima, Maiquetía, Bogotá y Barranquilla. Se aprobó ejecutar un plan de acción para la elaboración de los planes de contingencia nacionales con la finalidad de obtener planes de contingencia debidamente armonizados con los Estados adyacentes.

Asimismo, la Oficina Regional está coordinando con los otros Estados la implantación de esta Conclusión. Una vez los planes de contingencia elaborados por los Estados estén listos, la Oficina Regional Sudamericana elaborará un plan de contingencia regional.

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

Los asuntos RVSM fueron examinados durante la Tercera reunión/taller de planificadores y autoridades ATM (AP/ATM/3, Lima, Perú, 20-24 de mayo de 2002).

En esa oportunidad, la reunión examinó la Conclusión 10/11 del GREPECAS y tomó nota de los planes de Estados Unidos para la implantación RVSM en su espacio aéreo doméstico, notándose una diferencia en las fechas de implantación (abril de 2004 para las regiones CAR/SAM y diciembre de 2004 para el espacio aéreo doméstico de USA), así como en la banda de niveles donde se aplicaría RVSM (dos fases en el caso de las regiones CAR/SAM y una sola fase de FL 290 a FL 410 en el espacio aéreo doméstico de USA).

También se examinó el nivel de preparación RVSM, tanto de la flota basada en las regiones CAR/SAM como los vuelos que operan en el área, reconociéndose la necesidad de hacer un esfuerzo muy grande de difusión entre los usuarios del programa de implantación RVSM a fin de ponerles en total conocimiento respecto a los planes regionales para implantar RVSM en el transcurso de 2004 y los beneficios que serán alcanzados de esta implantación, lo que podría ayudar a mejorar los porcentajes de preparación RVSM.

Finalmente, la reunión, reconociendo toda la problemática existente y con la finalidad de tener un espacio aéreo transparente entre las regiones CAR/SAM y el espacio aéreo doméstico de Estados Unidos, consideró necesario que se tomaran las acciones tendientes para armonizar ambos planes de implantación, por lo cual requirió al GREPECAS, a través de su órgano contribuyente Grupo de Tarea RVSM, examinara la factibilidad de implantar RVSM en las regiones CAR/SAM en una sola fase desde FL 290 a FL 410.

**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)**

La administración aeronáutica de Brasil, en seguimiento a esta conclusión, decidió asignar las tareas de la agencia de monitoreo para las regiones CAR/SAM (CARSAMMA) al Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), cuyo proyecto de creación fuera presentado también al GREPECAS/10. El CGNA está ubicado en Sao José dos Campos, Sao Paulo y cuenta con las instalaciones y personal requerido para ejecutar las tareas de monitoreo en las regiones CAR/SAM. Esta organización próximamente podrá ser contactada en la siguiente dirección: [www.cgna.gov.br](http://www.cgna.gov.br).

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

La agencia de monitoreo CAR/SAM-MA una vez puesta en vigencia, cumplirá con todas las tareas y responsabilidades asignadas a la agencia en cuanto a la implantación RVSM y RNP en las regiones CAR/SAM.

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

A fin de establecer una base de datos con información necesaria para la evaluación de la seguridad del espacio aéreo para la implantación de RVSM y RNP, los Estados CAR/SAM fueron instados a iniciar un programa de recolección de datos estadísticos y de desvíos en la navegación. Esa información deberá ser remitida a la CAR/SAM-MA, quien estará a cargo del desarrollo y mantenimiento de la base de datos requerida.

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

Este asunto ha sido manejado directamente por el Secretario del GREPECAS. Extraoficialmente, se ha recibido información que el SIP presentado no fue aprobado por la Comisión de Navegación Aérea debido al alto costo involucrado en este SIP.

La RAAC/7-NE/14 explica los planes de la Oficina Regional SAM relacionados con los programas de garantía de calidad de los ATS.

**Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)****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**

El asegurar la disponibilidad del espectro radioeléctrico y establecer acciones que permitan defender las atribuciones de bandas aeronáuticas hechas por la UIT y contenidas en el reglamento de radio comunicaciones, es de fundamental importancia para la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM. En este sentido, la OACI ya elaboró su postura para la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones CMR-2003, la cual fue circulada a los Estados y organizaciones internacionales interesadas. En marzo del 2001 se realizó en Lima una reunión de coordinación en preparación de la CMR-2003, en conjunto con la Reunión para este propósito del Grupo de Tarea F del AMCP. Una reunión similar se está preparando para ser llevada a cabo en México en diciembre próximo. Se espera que los Estados empleando la postura de la OACI a la CMR-2003 coordinen con las autoridades de comunicaciones y apoyen a la OACI dentro del trabajo de la CITEL, principalmente en las actividades del Comité Permanente III-Radiocomunicaciones, asimismo, se espera que participen en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones a la cual asistirá la Secretaria de la OACI para coordinar actividades con las delegaciones de las administraciones aeronáuticas.

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

La implantación de esta conclusión por los Estados debe ser considerada de alta prioridad en las mejoras de la mensajería AFTN a fin de eliminar los errores en los campos de procesamiento de los mensajes. Existe una tendencia en este sentido y en algunas administraciones se han establecido planes o los mismos están en ejecución, mientras que en otras, estos planes ya están finalizados. Es importante que las administraciones que no han dado pasos al respecto puedan reconocer los beneficios técnicos, operacionales y económicos que trae consigo la implantación de esta conclusión.

**CONCLUSIÓN 10/22 - IMPLANTACIÓN DEL AMHS**

Los SARPs del AMHS están finalizados por parte de la OACI y la Red Digital Sudamericana (REDDIG) se implanta para proporcionar la plataforma de comunicaciones digitales a fin de viabilizar la implantación del AMHS. Se espera que, como asunto importante para el aprovechamiento de la REDDIG, se realice un seminario de automatización ATM al final del 2002 o principios del 2003, una vez la REDDIG está en operación. Los Estados deberían hacer planes para desarrollar el AMHS aprovechando la REDDIG.

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

Existe una tendencia general en los Estados para implantar diversas redes digitales a fin de aprovechar la tecnología en relación al costo/beneficio y modernizar, en armonía con los planes de la OACI, la estructura de comunicaciones de las redes nacionales. En la medida que los Estados aceleren la implantación de estas redes, se facilitará la integración de servicios en la parte doméstica con efectos claros en la provisión de servicios requeridos por la OACI.

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

Suriname, a partir del 2 de mayo de 2002, se agrega a lista de Estados que han publicado en el AIP el uso del GPS como ayuda a la Radionavegación. El sistema de GPS en Suriname será utilizado como medio primario de navegación (IFR) en la FIR de Paramaribo. De esta forma, junto con Argentina, Chile y Uruguay, son los únicos países en la Región SAM en adoptar el GPS como medio primario de ayuda a la navegación. Por otra parte, los países de la Región SAM que han publicado en la AIP el uso del GPS como medio suplementario son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Perú, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

**Meteorología Aeronáutica**

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

La OACI aprobó la ejecución de este proyecto, el cual se espera que se lleve a cabo el presente año.

**4. Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio para:

- a) reconocer la necesidad de prestar un mayor apoyo al mecanismo del GREPECAS y aprobar el proyecto de Conclusión que figura en el párrafo 2.3; y
- a) considerar la lista de conclusiones que figuran en el Apéndice A y revisar los comentarios de la Secretaría con miras a desarrollar, en caso necesario, recomendaciones que puedan apoyar la implantación de las mencionadas Conclusiones de la reunión GREPECAS/10.

-----

**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.