

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OCTAVA REUNION DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL

(Buenos Aires, Argentina, 23 al 25 de Abril de 2003)

Cuestión 7

del Orden del Día: Seguimiento de implantación de las Conclusiones adoptadas por las RAACs anteriores.

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta un examen sobre el estado de implantación de las Conclusiones de las RAACs anteriores, y propone cursos de acción correspondientes a fin de que las Conclusiones vigentes se lleven a la practica.

1 Antecedentes

1.1 La política de las Reuniones de Aeronáutica Civil de la Región SAM, establece que las acciones que se adopten deberán registrarse bajo la forma de **Conclusiones**, las cuales merecen la atención directa de los Estados/OACI/Usuarios.

1.2 Así mismo, la Reunión debe revisar el estado de cumplimiento de las Conclusiones formuladas hasta el momento, a fin de que los Estados tomen conocimiento del progreso alcanzado y asuman las acciones que han sido recomendadas para que dichas Conclusiones se lleven a la practica..

2. Discusión

2.1 De acuerdo a la información disponible por la Secretaría en el **Apéndice A** se presenta una Tabla que contiene el listado de las Conclusiones vigentes hasta la RAAC/7 y las acciones correspondientes a ser tomadas por la parte pertinente.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a revisar el Apéndice A para actualizar el estado de implantación de las Conclusiones formuladas hasta la RAAC/7 como asimismo a proponer en caso necesario los cursos de acción mas adecuados para su puesta en practica.

APÉNDICE A

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

Conclusiones	Acción tomada
5/3 COORDINACION ENTRE EL TRABAJO DEL SUBGRUPO CNS/ATM/IC DEL GREPECAS Y LOS COMITES NACIONALES DE PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM	Esta coordinación se realiza a través de los miembros del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS. FINALIZADA
5/4 COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS	Los Estados estan llevando acabo estas coordinaciones y muchos de ellos ya han publicado coordenadas WGS-84 VIGENTE
5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs	Las GES son instalaciones susceptibles a establecerse con acuerdos institucionales de tipo multinacional los cuales estan siendo estudiados por GREPECAS y el proyecto Regional RLA/98/003. VIGENTE
5/6 ANALISIS DE COSTO-BENEFICIO	Como resultado de los trabajos del proyecto RLA/98/003 los Estados contarán con una herramienta informatica de planificación y evaluación (PET) para desarrollar estudios de costo beneficio y casos de negocio. FINALIZADA
5/11 NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM	La IATA, las Lineas Aereas y los Estados estan informando a la Oficina Regional de los incidentes ATS. IMPLANTADA
6/5 ADHESIÓN AL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	VIGENTE
6/8 DESARROLLO DE ESCENARIOS PARA LA PROVISION DE INSTALACIONES Y SERVICIOS	Se contara con la herramienta informatica PET VIGENTE
6/9 MECANISMO PARA LA VIABILIDAD DE LA IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM	Superada por la Conclusión 7/5 de la RAAC/7 FINALIZADA
6/10 IMPLANTACIÓN DE LA REDDIG	La REDDIG esta en su ultima fase de implantación. FINALIZADA
6/11 COORDINACIONES EN ACTIVIDADES DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO	Coordinación efectuada y coordinada en la reestructuración GREPECAS y activación del Sub-Grupo de Recursos Humanos. FINALIZADA
6/15 APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL	El IPAC se encuentra congelado por falta de financiamiento. VIGENTE

Conclusiones	Acción tomada
6/16 LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS	VIGENTE
6/19 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM	En implantación. VIGENTE
6/20 IMPLANTACIÓN DE UN PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD ATS	Superada Por la Conclusión 7/15 de la RAAC/7. FINALIZADA.
6/21 NIVEL MINIMO DE INGLES REQUERIDO PARA CONTROLADORES Y PILOTOS	Superada por la Conclusión 7/12 de la RAAC/7. FINALIZADA.
7/1 FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SUDAMERICANA	VIGENTE
7/2 COORDINACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC)	VIGENTE
7/3 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	VIGENTE
7/4 APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV	En implantación a través de los mecanismos del proyecto regional RLA/98/003. VIGENTE
7/5 GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL	El grupo se reunirá en el futuro una vez GREPECAS entregue sus primeros trabajos sobre aspectos institucionales. VIGENTE
7/6 ADECUADA IDENTIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES/SERVICIOS EN EL FASID	Mediante La Decisión 11/62 GREPECAS solicito al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales el estudio de este asunto. IMPLANTADA
7/7 ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG	En implantación. La OACI esta tramitando un nuevo proyecto regional de cooperación técnica sobre este asunto. VIGENTE
7/8 DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM	En implantación. Varios estado ya han tomado acción para ejecutar esta Conclusión. VIGENTE
7/9 REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA RLA/00/009	La última reunión del Comité de Coordinación del Proyecto ha tomado en consideración lo solicitado por esta Conclusión. IMPLANTADA
7/10 MAYOR APOYO DE LOS ESTADOS AL TRABAJO A SER DESARROLLADO POR GREPECAS	Si bien se ha notado una tendencia a una mayor participación de los especialistas de los Estados nominados para participar en los trabajos de GREPECAS, se considera que el apoyo brindado debería ser mayor. VIGENTE.

Conclusiones	Acción tomada
7/11 COORDINACIÓN DEL APOYO A LA POSTURA DE LA OACI EN LA CMR-2003 DE LA UIT	La Oficina regional esta siguiendo de cerca la implantación de esta Conclusión conjuntamente con las acciones recomendadas por GREPECAS. VIGENTE
7/12 PROPUESTA DE ENMIENDA A LOS ANEXOS 1,6,10 Y 11 Y PANS-ATM RELATIVA A LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA REQUERIDA PARA LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFONICAS	La OACI Aprobo recientemente una enmienda al Anexo 1 sobre este importante asunto. Como Adjunto 2 a este Apéndice se anexa los niveles de competencia lingüística requerida. Consultas sobre este asunto fueron circuladas a los Estados mediante la carta del Secretario General AN 13-48.1'02-1 del 31 de mayo de 2002. IMPLANTADA .
7/13 DEFICIENCIAS EN LOS DIFERENTES CAMPOS DE LA NAVEGACIÓN AEREA EN LA REGION SAM.	Cinco Estados han presentado sus planes de acción. VIGENTE
7/14 CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS	En el Adjunto 3 a este Apéndice se presenta el estado de aplicación de esta Conclusión. VIGENTE
7/15 PROGRAMAS DE GARANTIA DE CALIDAD ATS	En implantación. La OACI a convenido en activar un Proyecto Especial de Ejecución para alinear el material de orientación elaborado por GREPECAS con la norma ISO 9000. VIGENTE.
7/16 PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL.	La Oficina Regional ha tomado las medidas correspondientes para implantar esta Conclusión. IMPLANTADA.
7/17 COORDINACIÓN ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS DE LA REGION SAM EN EL CONSEJO DE LA OACI.	VIGENTE

ADJUNTO 1 AL APÉNDICE A

CONCLUSION 5/3 COORDINACION ENTRE EL TRABAJO DEL SUBGRUPO CNS/ATM/IC DEL GREPECAS Y LOS COMITES NACIONALES DE PLANIFICACION E IMPLANTACION CNS/ATM

Que las Autoridades de Aviación Civil orienten al Comité Nacional de Planificación e Implantación CNS/ATM para que:

- a) su programa de trabajo guarde estrecha relación con las necesidades de información requeridas por el Subgrupo CNS/ATM/IC del GREPECAS; y
- b) informen periódicamente sobre los resultados de las actividades CNS/ATM que están siendo desarrolladas.

CONCLUSION 5/4 COORDINACION ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL Y LAS AUTORIDADES DE LOS INSTITUTOS GEOGRAFICOS

Que las administraciones de aviación civil:

- a) en estrecha coordinación con los institutos geográficos, responsables por la cartografía nacional, establezcan planes para la efectiva implantación del WGS-84; y
- b) remitan oportunamente el cronograma de implantación producto de los planes señalados en el párrafo anterior a la Oficina Regional de la OACI.

CONCLUSION 5/5 PROLIFERACIÓN PERJUDICIAL DE GESs

Que la Oficina Regional de la OACI para la Región SAM fomente a través del GREPECAS:

- a) un esfuerzo coordinado a escala regional para asegurar que el SMAS comprenda el número óptimo de GESs; y
- b) los medios de proveer servicios, poniendo énfasis en las instalaciones compartidas.

CONCLUSION 5/6 ANALISIS DE COSTO-BENEFICIO

Que los Estados de la Región SAM que cuenten con los medios necesarios inicien estudios de costo-beneficio utilizando la Guía contenida en la Circ. OACI 257 y presenten los resultados a las próximas reuniones del CNS/ATM/IC/SG, con la finalidad de que la experiencia que se pueda lograr ayude a aclarar los aspectos económicos y técnicos de los sistemas CNS/ATM.

CONCLUSIÓN 5/11 NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM

Se insta a IATA y a los Estados de la Región SAM a que notifiquen a la Oficina Regional Sudamericana, en tiempo oportuno, de todo incidente ATS ocurrido en la Región con miras a permitir a la Oficina Regional hacer un seguimiento de los incidentes.

CONCLUSIÓN 6/5 ADHESIÓN AL SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, exhorta a los Estados de la Región que aún no se han adherido al Sistema Regional de la Vigilancia Operacional, a hacerlo lo antes posible, suscribiendo el Acuerdo pertinente con la CLAC.

CONCLUSION 6/8 DESARROLLO DE ESCENARIOS PARA LA PROVISION DE INSTALACIONES Y SERVICIOS

Que la Oficina Regional, a través del GREPECAS desarrolle escenarios para evaluar los problemas relacionados con la implantación, administración y operación de los sistemas CNS/ATM, incluyendo su impacto económico, institucional y político.

CONCLUSIÓN 6/9 MECANISMO PARA LA VIABILIDAD DE LA IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM

Que el Director Regional de la OACI, en coordinación con los Estados de la Región Sudamericana:

- a) elabore los Términos de Referencia y Programa de Trabajo para establecer un Grupo Regional de especialistas de alto nivel, para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM; y
- b) convoque a reunión al Grupo Regional a que se refiere el acápite anterior, una vez finalizado el trabajo dispuesto según las conclusiones contenidas en el párrafo 2.32 anterior.

CONCLUSION 6/10 IMPLANTACIÓN DE LA REDDIG.

Considerando las ventajas desde el punto de vista económico y para la seguridad operacional, que resultarían de la pronta implantación de la REDDIG, se insta a los Estados de la Región SAM, que aún no lo han hecho, den alta prioridad a su adhesión el Proyecto.

CONCLUSIÓN 6/11 COORDINACIONES EN ACTIVIDADES DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Que,

- a) la OACI, analice y coordine los programas de trabajo de los diferentes Grupos que, en su entorno, están abocados a materias relativas a capacitación y entrenamiento CNS/ATM, con la finalidad de evitar duplicaciones de esfuerzos, y

- b) los Miembros de los Estados, que participan en las reuniones de los Grupos señalados en el literal anterior, coordinen previamente su participación a objeto de obtener los máximos beneficios en dichas reuniones.

CONCLUSIÓN 6/15 APOYO AL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, reconociendo la necesidad de capacitación de nivel gerencial al personal de las entidades de aviación civil, acuerda brindar el máximo apoyo al desarrollo de las actividades del Instituto Panamericano de Aviación Civil, “Assad Kotaite”, facilitando la participación de los profesionales que sean requeridos como expositores en los cursos que organice, así como haciendo uso de los programas de instrucción que propicie.

CONCLUSION 6/16 LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS

Exhortar a los Estados a que:

- a) participen en el programa de expertos asociados de la OACI (préstamo de funcionarios nacionales pagados por el propio Estado mediante un convenio con la OACI, por tiempo limitado, en áreas en que la Oficina no tiene suficientes recursos humanos para atender las necesidades de la Región); y,
- b) continúen brindando apoyo al programa de reuniones de la Oficina SAM, ofreciéndose como sede para las citadas reuniones, permitiendo de esta forma la disminución de costos por este concepto

CONCLUSIÓN 6/19 IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES ATS EN LA REGIÓN SAM

Que:

- a) los Estados de la Región SAM que cuenten con un programa de investigación de incidentes ATS hagan el mayor esfuerzo posible para mejorar los procedimientos utilizados; y
- b) aquellos Estados que aún no lo hayan hecho, establezcan un programa de investigación de incidentes ATS con el fin de determinar e identificar las causas que lo provocan, tomar las medidas correctivas necesarias y de esta manera, evitar que los niveles de seguridad y eficiencia puedan verse disminuídos.

CONCLUSIÓN 6/20 IMPLANTACIÓN DE UN PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD ATS

Que los Estados SAM con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI implementen un programa de control de la calidad ATS y desarrollen los documentos de orientación pertinentes donde se incluyan el propósito, metas, objetivos y responsabilidades del programa dentro de cada Estado.

CONCLUSIÓN 6/21 NIVEL MINIMO DE INGLES REQUERIDO PARA CONTROLADORES Y PILOTOS

La Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil, respalda la presentación de material sobre el nivel mínimo de inglés requerido para controladores y pilotos, que presentará la Administración de Aviación Federal de los Estados Unidos, a la Comisión de Navegación Aérea de la OACI, para su consideración.

CONCLUSION 7/1 FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SUDAMERICANA

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM a:

- a) impulsar la cooperación intersubregional en materia de transporte aéreo, propugnando la integración de los Acuerdos de Fortaleza y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), con el objeto de alcanzar un acuerdo de flexibilización regional sudamericano;
- b) incentivar la coordinación interna y externa de los organismos que representan a los nuevos actores (autoridades aeronáuticas, entes reguladores, operadores de aeropuertos y líneas aéreas);
- c) propugnar el establecimiento de estrategias nacionales para la aplicación de los acuerdos adoptados por los Ministros;
- d) brindar todo el apoyo al foro de ministros del subsector transporte aéreo en el marco de la CLAC, como mecanismo de fortalecimiento del transporte aéreo regional;
- e) apoyar la coordinación entre los organismos especializados y las nuevas iniciativas que puedan surgir, con el fin de continuar apoyando la cooperación internacional, evitando la duplicación de esfuerzos; y,
- f) propugnar la armonización de normas y regulaciones en aspectos económicos del transporte aéreo, prestando especial atención al desarrollo de los sistemas CNS/ATM y los consiguientes servicios y facilidades multinacionales.

CONCLUSION 7/2 COORDINACION EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)

Se insta a la OACI y la CLAC a llevar a cabo las coordinaciones necesarias para evitar duplicaciones de trabajo en el campo de AVSEC.

CONCLUSION 7/3 MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION (AVSEC)

Se insta a las autoridades de aviación civil a:

- a) Que, en la medida de sus posibilidades, tomen acciones que apunten a mantener sistemas de control efectivos, pero que al mismo tiempo permitan un equilibrio entre la facilitación y la seguridad.
- b) Que en el trabajo futuro, tomen en cuenta la coordinación y cooperación que debe existir entre los Estados de la región, considerando las limitaciones económicas para la adquisición de equipos, que permita enfrentar las amenazas nuevas y emergentes.
- c) Implementar medidas consecuentes con el nivel de amenaza de cada Estado, tomando en cuenta que no todos están en el mismo estatus.
- d) Impulsar medidas preventivas que apunten a la “identificación del pasajero” propiciando la creación de una base de datos regional, utilizando medios como los pasaportes de lectura mecánica o de identificación biométrica.
- e) Fomentar la estandarización de normas a nivel regional y el intercambio y/o adquisición conjunta de equipos.
- f) Identificar claramente las necesidades de los Estados en materia de capacitación y propender a la instrucción utilizando expertos de la propia región.
- g) Apoyar la participación activa en el “plan mundial de seguro aeronáutico por riesgo de guerra” propiciado por la OACI.
- h) Orientar a sus respectivos representantes en el Consejo de la OACI, para que en las decisiones sobre seguridad de la aviación civil, actúen en conjunto de acuerdo a los intereses de la Aviación Civil de la Región SAM.

CONCLUSIÓN 7/4: APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana a prestar el mas alto grado de apoyo en los compromisos contraídos dentro de los planes de implantación de rutas RNAV establecidos por el mecanismo de GREPECAS y los trabajos programados al respecto por el proyecto regional RLA/98/003, a fin de, culminar con una exitosa ejecución de los planes de implantación de rutas RNAV.

CONCLUSION 7/5: GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL

Que:

- a) Los términos de referencia y programa de trabajo para el Grupo Regional de Especialistas para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM al que se refiere la Conclusión 6/9 de la Reunión RAAC/6 sean los que se indican en el Apéndice B; y
- b) la Oficina Regional de la OACI coordine con los Estados la celebración de la primera reunión del Grupo, una vez que GREPECAS produzca los estudios correspondientes sobre instalaciones/servicios multinacionales.

CONCLUSIÓN 7/6: ADECUADA IDENTIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES/SERVICIOS MULTINACIONALES EN EL FASID

A fin de realizar una mejor planificación CAR/SAM de las instalaciones/servicios multinacionales dentro del FASID, que la Oficina Regional SAM de la OACI solicite al mecanismo del GREPECAS que estudie una adecuada presentación en dicho documento de las instalaciones/servicios multinacionales a fin de facilitar su identificación, descripción y procesamiento de futuras enmiendas que afecten a dichos sistemas multinacionales en conexión con la evolución del Plan de Navegación Aérea.

CONCLUSIÓN 7/7: ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG

Que el Proyecto Regional RLA/98/019 y la OACI, como organismo ejecutor del proyecto, al desarrollar el Acuerdo para la Gestión Técnica y Administración de la REDDIG, tomen como referencia la parte pertinente de los textos de orientación desarrollados por la Reunión RAN CAR/SAM/3 y actualizados por el GREPECAS sobre el establecimiento de instalaciones y servicios multinacionales.

CONCLUSIÓN 7/8: DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM

Se insta a todos los Estados de la Región SAM a elaborar un plan de implantación RVSM nacional en el marco del programa de implantación RVSM regional CAR/SAM que contemple los aspectos administrativos, económicos, institucionales y técnico / operativos requeridos para su ejecución.

CONCLUSION 7/9 REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TÉCNICA RLA/00/009

Considerando la experiencia adquirida hasta el momento en la implantación de los objetivos del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/00/009, que la OACI y los Estados participantes en el mismo, durante la próxima reunión de coordinación del proyecto, lo reformulen para obtener los objetivos que permitan a los Estados establecer los planes de aumentación SBAS/GBAS regionales.

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.

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 acápites a) y b) anteriores, informen a la Oficina Regional sobre los resultados de las gestiones realizadas.

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.

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.

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.

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.

CONCLUSIÓN 7/16: PERIODICIDAD DE LA REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL.

Que la Oficina Regional de la OACI de Lima coordine con los Estados de la Región para que las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil se lleven a cabo cada dos años, intercaladas con las reuniones bianuales de la Asamblea de la CLAC.

CONCLUSIÓN 7/17: COORDINACIÓN ENTRE LOS REPRESENTANTES DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM AL CONSEJO DE LA OACI

Que, las Autoridades de Aviación Civil de aquellos Estados de la Región Sudamericana que cuentan con representación en el Consejo de la OACI, insten a sus Representantes a llevar a cabo permanentes coordinaciones, entre ellos, sobre los diferentes temas que se discuten en el Consejo, con la finalidad de establecer posiciones conjuntas que estén de acuerdo a los intereses, en materia de aviación civil, de los Estados Sudamericanos.

- - - - -

ADJUNTO 2 AL APENDICE A

1.1 Escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI: Niveles experto, avanzado y operacional

NIVEL	PRONUNCIACIÓN SE EXPRESA EN UN DIALECTO O ACENTO INTELIGIBLE PARA LA COMUNIDAD AERONÁUTICA.	ESTRUCTURA LAS ESTRUCTURAS GRAMATICALES PERTINENTES Y LAS ESTRUCTURAS DE LAS FRASES ESTÁN DETERMINADAS POR LAS FUNCIONES DEL LENGUAJE APROPIADAS A LA TAREA.	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRENSIÓN	INTERACCIONES
EXPERTO 6	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque posiblemente tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, casi nunca interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza estructuras gramaticales básicas y complejas, y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia.	La amplitud y precisión del vocabulario son generalmente adecuadas para comunicarse eficazmente sobre una amplia variedad de temas familiares y no familiares. Emplea una variedad de modismos, matices y tonos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con fluidez natural y sin esfuerzo. Puede variar la fluidez del discurso para lograr efectos estilísticos, por ejemplo para recalcar un punto. En su discurso emplea apropiada y espontáneamente acentuaciones y conjunciones.	Comprende con exactitud y de forma coherente y en casi todos los contextos puede comprender las sutilezas lingüísticas y culturales.	Interactúa con facilidad en casi todas las situaciones. Puede captar indicios verbales y no verbales y responde a ellos apropiadamente.
AVANZADO 5	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, rara vez interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse mediante estructuras complejas aunque con errores que alguna vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo. Puede parafrasear de forma coherente y satisfactoria. Algunas veces emplea modismos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones o conjunciones.	Comprende con exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo y con bastante exactitud cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o cambios imprevistos. Es capaz de comprender una gran diversidad de variantes lingüísticas (dialectos y acentos) o tonos.	Las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Maneja la relación orador/receptor eficazmente.
NIVEL OPERACIONAL 4	La pronunciación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero sólo en algunas ocasiones interfieren en la facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases creativamente y, por lo general, con buen dominio. Puede cometer errores, especialmente en circunstancias no ordinarias o imprevistas pero rara vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes concretos y relacionados con el trabajo. Con frecuencia puede parafrasear satisfactoriamente aunque carece del vocabulario necesario para desenvolverse en circunstancias extraordinarias o imprevistas.	Capaz de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado. Ocasionalmente puede perder fluidez durante la transición entre un discurso practicado y otro formulado en una interacción espontánea pero sin impedir una comunicación eficaz. En su discurso emplea limitadamente acentuaciones o conjunciones. Las palabras superfluas no lo confunden.	Comprende con bastante exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo, cuando el acento o las variantes utilizados son inteligibles para la comunidad internacional de usuarios. Cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o acontecimientos imprevistos, su comprensión es más lenta y requiere estrategias de aclaración.	Por lo general las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Inicia y sostiene intercambios verbales aun cuando trata sobre situaciones imprevistas. Ante posibles malentendidos, verifica, confirma o clarifica adecuadamente.

NIVEL	PRONUNCIACIÓN SE EXPRESA EN UN DIALECTO O ACENTO INTELIGIBLE PARA LA COMUNIDAD AERONÁUTICA.	ESTRUCTURA LAS ESTRUCTURAS GRAMATICALES PERTINENTES Y LAS ESTRUCTURAS DE LAS FRASES ESTÁN DETERMINADAS POR LAS FUNCIONES DEL LENGUAJE APROPIADAS A LA TAREA.	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRENSIÓN	INTERACCIONES
<i>LOS NIVELES 4, 5 Y 6 FIGURAN EN LA PÁGINA PRECEDENTE</i>						
PRE- OPERACIONAL 3	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia interfieren en la facilidad de comprensión.	No siempre domina bien las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases relacionadas con situaciones previsibles. Los errores interfieren frecuentemente con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general adecuadas para comunicarse sobre temas comunes, concretos o relacionados con el trabajo pero la gama es limitada y la selección de términos por lo general es inapropiada. Con frecuencia no puede parafrasear satisfactoriamente por falta de vocabulario.	Capaz de expresarse con frases largas pero con pausas que por lo general son inapropiadas. Las dudas y la lentitud en el procesamiento de la lengua no le permiten comunicarse eficazmente. Los términos superfluos lo confunden algunas veces.	Comprende con relativa exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo cuando el acento o las variantes utilizadas son lo suficientemente inteligibles para una comunidad internacional de usuarios. Puede no comprender alguna complicación lingüística o circunstancial o una situación imprevista.	Algunas veces las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Puede iniciar y sostener intercambios verbales con cierta facilidad sobre temas familiares y situaciones previsibles. Generalmente, la respuesta es inadecuada cuando enfrenta situaciones imprevistas.
ELEMENTAL 2	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen una fuerte influencia de la lengua primaria o de la variante regional y generalmente interfieren en la facilidad de comprensión.	Demuestra un dominio limitado de unas pocas estructuras gramaticales y estructuras de frases sencillas, aprendidas de memoria.	Vocabulario limitado únicamente a palabras aisladas o frases memorizadas.	Puede expresarse con frases cortas, aisladas y aprendidas de memoria, con pausas frecuentes y utilizando palabras superfluas que pueden prestarse a confusión mientras trata de hallar expresiones y articular términos menos familiares.	La comprensión se limita a frases aisladas aprendidas de memoria, cuando son articuladas cuidadosa y lentamente.	Responde lentamente y a menudo lo hace de forma inapropiada. Su interacción se limita a intercambios de rutinas sencillos.
PRE- ELEMENTAL 1	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.

Nota.—El Nivel operacional (Nivel 4) es el nivel de competencia lingüística mínimo requerido para las comunicaciones radiotelefónicas. Los Niveles 1 a 3 describen los niveles preelemental, elemental y preoperacional de competencia lingüística, respectivamente, y todos ellos describen un grado de competencia inferior al establecido en los requisitos de competencia lingüística de la OACI. Los Niveles 5 y 6 describen los niveles avanzado y de experto a un grado de competencia superior al requisito mínimo. En general, la escala sirve de referencia para la capacitación, evaluación y asistencia a los candidatos en la obtención del Nivel operacional (Nivel 4).

Fin del texto nuevo.

ADJUNTO 3 AL APÉNDICE A
REGIÓN SAM
Información proporcionada por los Estados

Última actualización: 31 marzo 2003

Certificación de Aeródromos en la Región SAM			
Estado/Territorio	Avance y Estado de Implantación del Sistema de Certificación	Fecha de Inicio de la Certificación	Comentarios
Argentina	La autoridad aeronáutica se encuentra preparando la estructura y contenido básico del Manual de Aeródromo. Se está elaborando el Procedimiento de Certificación de Aeródromos. Se requirió la actualización de los planos de aeródromos. Se elaboró la reglamentación respectiva. (¹) Cerca del 60 % del manual de procedimiento para el proceso de certificación ya estaba listo en diciembre 2002.	Noviembre 2003	El Manual de Aeródromo se considera el paso inicial en la certificación de aeródromos, para que los explotadores de los aeropuertos lo confeccionen en formato Standard. El Procedimiento de Certificación de Aeródromos incluye áreas de competencia, pasos administrativos, inspecciones, etc. La tarea de actualizar las características físicas del aeródromo, límites, instalaciones, etc., demandará un tiempo considerable al explotador, por lo que ya se inició el pedido. La reglamentación respectiva de la certificación de aeródromos se encuadrará en el marco legal respectivo para definir las responsabilidades que le caben a cada parte.
Bolivia	Se han certificado los aeropuertos concesionados de EL ALTO/La Paz, JORGE WILSTERMAN/Cochabamba y VIRU VIRU/Santa Cruz. Aeropuertos bajo administración de SABSAs: Se encuentra en proceso de certificación los aeropuertos bajo administración de AASANA: EL TROMPILLO/Santa Cruz, JUAN AZURDUY DE PADILLA/Sucre, SALVADOR OGAYA/Puerto Suárez, COBIJA/Cobija y ORIEL LEA PLAZA/Tarija.	Agosto 2000	Se otorgó certificados de operación de aeropuertos con vencimiento al 31 de diciembre de 2003. Se cuenta con los planes maestros de los tres aeropuertos. Se hacen inspecciones periódicas. Con respecto a los aeropuertos bajo administración de AASANA, el proceso avanza con lentitud debido al requerimiento de equipamiento del servicio de extinción de incendios en los aeropuertos, así como la elaboración de planes maestros.
Brasil	(²) Toda la documentación ya está siendo confeccionada	27 Noviembre 2003	
Chile	(¹) En diciembre 2002, cerca del 60 % del manual de procedimiento para el proceso de certificación estaba listo	27 Noviembre 2003	Inicio del proceso de certificación con toda documentación lista.
Colombia	?	?	?
Ecuador	El proceso de Certificación de Aeropuertos en lo que concierne al Reglamento de Certificación, Manual de Certificación y Manual de Aeródromo están elaborados y se encuentran en proceso de revisión para la posterior aprobación del Sr. Director General de Aviación Civil para su aplicación.	Septiembre del 2003	Para la aplicación del proceso de Certificación de Aeropuertos se lo ejecutará a través de las Regulaciones de la Dirección General de Aviación Civil (RDAC) Parte 139. Aeródromos.
Guyana	(¹) Preparando documentación	?	?
Guyana Francesa	?	?	?
Panamá	En la actualidad, la Autoridad Aeronáutica Civil no tiene implantado un proceso de certificación y tanto los aeródromos como los aeropuertos públicos han sido habilitados para la operación, incorporándolos a las	Octubre 2003	?

Certificación de Aeródromos en la Región SAM

Estado/Territorio	Avance y Estado de Implantación del Sistema de Certificación	Fecha de Inicio de la Certificación	Comentarios
Panamá	publicaciones aeronáuticas de Panamá (AIP – Panamá). A raíz del inicio de un proceso de privatización, se aprueba un reglamento para la certificación de aeródromos, la Resolución No. 019-JD, del 26 de abril de 1999, basada en las regulaciones de la FAA (FAR 139), por falta de documentación al respecto de la OACI. Actualmente, la ACC a iniciado una revisión de la reglamentación de certificación de aeródromos, teniendo como base la guía contenida en el DOC 9774 (manual de certificación de aeródromo), para cumplir con los requerimientos de la OACI y con las normas de la enmienda No. 4 del Anexo 14. En la actualidad, la Dirección de Aeronáutica Civil cuenta con un reglamento para certificación de aeródromo, fechado lunes 31 de mayo de 1999. Sin embargo, hoy en base a los cambios sufridos por efecto de una nueva reglamentación, la antigua Dirección de Aeronáutica Civil se transformó en Autoridad Aeronáutica Civil y su Aeropuerto Principal, “TUCUMEN”, fue corporatizado. Así, pues, este Documento está siendo sometido a revisión y actualización, a través de una comisión integrada por funcionarios propios pertenecientes a distinta entidades, los cuales iniciaron esta revisión el día 22 enero del año en curso, esperando terminar dicha revisión pronto.	Octubre 2003	
Paraguay		?	?
Perú	A la fecha se han certificado nueve aeropuertos. Dos más se encuentran actualmente en proceso.	Mayo 1999	?
Suriname	El borrador con los requisitos para la certificación de aeródromo fue enviado a las partes interesadas, para sus comentarios. Estos comentarios deben ser recibidos el 31 de julio de 2003.	Agosto 2003	El personal para certificación de aeródromo aún requiere entrenamiento inicial sobre certificación.
Uruguay	^(*) Manual de procedimiento ya confeccionado	?	?
Venezuela	?	?	?

(1) Información obtenida durante misión en diciembre de 2002; ⁽²⁾ Información obtenida por e-mail. ^(*) Información obtenida durante la reunión AGA/AOP/SG2.

(?) No hay información disponible del Estado.