



Cuestión 1 del

Orden del Día: Examen de las acciones tomadas por la ANC y UIC sobre el Informe del GREPECAS/13

(presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota describe las acciones adoptadas por la Comisión de Aeronavegación y por el Comité sobre Interferencia Ilícita de la OACI con respecto al informe de la décimotercera reunión del GREPECAS.

Las acciones sugeridas al GREPECAS/14 aparecen en el párrafo 5.

1. INTRODUCCION

1.1 Luego de cada reunión del GREPECAS, el informe es examinado primero por el grupo de trabajo de la Comisión de Aeronavegación (ANC), luego por la misma ANC y, finalmente, por el Consejo. Durante estas revisiones, la ANC y el Consejo toman nota del informe, hacen comentarios sobre el mismo y orientan al GREPECAS según corresponda. Además, la ANC y el Consejo pueden adoptar acciones específicas sobre ciertas conclusiones contenidas en el informe, ya que el seguimiento a algunas de las conclusiones puede requerir la aprobación de la ANC o del Consejo. Las acciones de seguimiento por parte de la Secretaría de la OACI con respecto a las conclusiones y decisiones del GREPECAS estarán guiadas por el resultado de las acciones de la ANC y del Consejo arriba descritas.

1.2 No obstante, de acuerdo con el método revisado establecido en marzo de 2006 (Decisión 177/14 del Consejo, de fecha 20 de marzo de 2006), los informes de los PIRG no serán presentados al Consejo a menos que la Comisión considere necesario que el Consejo tome acción con respecto a cualesquiera de las conclusiones o el informe. En el caso del informe de la reunión GREPECAS/13, como no contenía cuestiones específicas que requieran de una acción por parte del Consejo, dicho informe no fue presentado al Consejo.

1.3 Asimismo, en febrero de 2005, el Consejo, al revisar el informe del GREPECAS/12 (Decisión 174/2 del Consejo, de fecha 16 de febrero de 2005), indicó que se debería considerar el envío de aquellas partes de los informes de los PIRG referidas a la seguridad de la aviación al Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC), además de enviar los informes de los PIRG a la ANC. En consecuencia, las partes del informe del GREPECAS/13 referidas a la seguridad de la aviación fueron enviadas al UIC para su revisión.

1.4 Esta nota de estudio informa al GREPECAS acerca de los resultados de las acciones adoptadas por la ANC y el UIC con respecto al informe de la reunión GREPECAS/13, realizada en Santiago de Chile, del 14 al 18 de noviembre de 2005.

2. ACCIONES DE LA ANC CON RESPECTO AL INFORME DEL GREPECAS/13

2.1 La ANC envió el informe del GREPECAS/13 a su Grupo de Trabajo sobre Planes Regionales para una revisión detallada. Esta revisión se llevó a cabo el 7 de junio de 2006, después de lo cual la misma ANC revisó el informe del GREPECAS/13 el 15 de junio de 2006.

2.2 La ANC tomó nota del informe del GREPECAS/13 y adoptó acciones específicas con respecto a ciertas conclusiones del mismo, tal como se muestra en el Apéndice de esta nota. Los puntos saltantes de la revisión realizada por la ANC se presentan a continuación:

- a) *Aeródromos certificados*: Al tratar el tema de la certificación de aeródromos, y al referirse a la Conclusión 13/32, relacionada con la inclusión de información sobre los aeródromos certificados en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), la Comisión pidió al Secretario General desarrollar formas y medios para identificar, dentro de la AIP, a aquellos aeródromos que no estuvieren certificados.
- b) *Simbología cartográfica*: Con referencia a la Conclusión 13/43, en la que se solicitaba a las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México que incorporasen el manual de orientación sobre símbolos cartográficos y las respectivas hojas modelo de cartas en sus respectivas páginas *web*, la Comisión recordó que el GREPECAS/12, en la Conclusión 12/83, propuso la adopción del manual de símbolos cartográficos a nivel regional. Debido a que los símbolos ahí contenidos generalmente están dirigidos a mapas topográficos en detalle y a gran escala, y podría fomentar la acumulación de cartas en caso de usarse en reemplazo del Anexo 4 — Símbolos de las cartas aeronáuticas en apoyo de la producción de cartas aeronáuticas VFR de 1:1 000 000 y 1:500 000, y con el fin de mantener normas mundiales para la simbología de las cartas, la ANC no estuvo de acuerdo con la Conclusión 12/83 (C-NE/12400, párrafo 2.7.1). En consecuencia, y para evitar confusión al fomentar una simbología cartográfica diversa, la Comisión, nuevamente, no estuvo de acuerdo con la Conclusión 13/43, y solicitó al Secretario General que se asegure que cualquier información afin colocada en la página *web* de la OACI estuviese de acuerdo con las disposiciones del Anexo 4.
- c) *Aprobación de los SIP*: Con respecto a las Conclusiones 13/45 y 13/90, en las que se solicitaba a la OACI el establecimiento de proyectos especiales de implantación (SIP), con el fin de brindar instrucción en datos electrónicos aeronáuticos y sobre el terreno, y abordar las deficiencias existentes a nivel regional en el área de mantenimiento de aeródromos, la reunión observará que el Consejo aprobó dichos SIP para el año 2006.
- d) *Otorgamiento de licencias a especialistas AIS/MAP*: La ANC coincidió con el GREPECAS en que la provisión de servicios de información aeronáutica requiere un alto nivel de competencia del personal pertinente. No obstante, no compartió la opinión del GREPECAS con respecto a la Conclusión 13/47, en el sentido que, para alcanzar esta meta, era necesario el otorgamiento de una licencia al especialista AIS/MAP. En particular, el sistema de calidad que ahora se exige para AIS/MAP deberá incluir un mecanismo que garantice que todo el personal tenga y mantenga la competencia necesaria para desempeñar sus funciones en forma efectiva. La ANC también acotó que el tema del establecimiento del requisito de licencias para la categoría de personal no cubierta en el Anexo 1 ha sido materia de discusión por parte de la OACI en forma regular (más recientemente, durante la Comisión Técnica

de la 35ª. Asamblea realizada en 2004 para tripulantes de cabina, y durante la Undécima Conferencia de Navegación Aérea de 2003 para personal electrónico de seguridad operacional del tránsito aéreo). En cada oportunidad, se reconoció que la competencia del personal involucrado en actividades críticas para la seguridad operacional era de suma importancia, pero que dichas competencias podrían obtenerse sin el otorgamiento de una licencia. Dentro de este contexto, la ANC tomó nota de la Conclusión 13/47 y recomendó que el Secretario General dé prioridad a la publicación de la versión final de la Parte E-3 del Manual de Instrucción para el Personal de los Servicios de Información Aeronáutica (Doc 7192).

- e) *Fraseología aeronáutica:* Apoyando la propuesta elaborada por GREPECAS con respecto a una enmienda sobre fraseología aeronáutica en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444), la ANC respaldó la Conclusión 13/63 y solicitó al Secretario General que inicie el proceso de enmienda necesario al Capítulo 12 del Doc 4444.
- f) *Planes de contingencia ATM:* La ANC felicitó al GREPECAS por el desarrollo de textos de orientación para ser utilizados por los Estados en la elaboración de sus planes de contingencia ATM (Conclusión 13/68). Reconociendo que el enfoque del GREPECAS reflejado en la Conclusión 13/68 concuerda con el Objetivo Estratégico E: Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones aeronáuticas, la Comisión solicitó al Secretario General que haga un llamado al GREPECAS para que elabore un catálogo de los planes de contingencia regionales en apoyo de la continuidad de las operaciones aeronáuticas durante eventos naturales y/o causados por el ser humano que ocasionen interrupciones.
- g) *Acción de último recurso:* Continuando con el debate sobre las deficiencias, la ANC reconoció que las Oficinas Regionales y los PIRG habían estado abordado este tema con la cooperación de los Estados, las organizaciones internacionales y otras entidades, a través de misiones, así como de cartas, reuniones y comunicaciones telefónicas. Asimismo, si bien aún queda por resolver una serie de deficiencias, sólo unos pocos Estados respondieron con un plan de acción para eliminar las deficiencias. La Comisión recordó que el GREPECAS/12 había acordado que, cuando los esfuerzos por eliminar las deficiencias resultaran fallidos luego de agotar todas las opciones, se aplicaría una “acción de último recurso” (Decisión 12/124). Tomando en cuenta la Decisión 12/124, la ANC respaldó el enfoque del GREPECAS reflejado en la Conclusión 13/92 e invitó al Secretario General a que inste a los Estados de las Regiones a que eliminen las deficiencias urgentes a más tardar el 31 de diciembre de 2007 y, en ese momento, se consideraría la aplicación de una “acción de último recurso”.

3. ACCION POR PARTE DEL COMITE SOBRE INTERFERENCIA ILICITA EN RESPUESTA AL INFORME DEL GREPECAS/13

3.1 Luego de las acciones adoptadas por la ANC, el Comité sobre Interferencia Ilícita (UIC), con fecha 23 de octubre de 2006, tomó nota del informe del GREPECAS/13 en cuanto a los temas relacionados con la seguridad de la aviación, y adoptó acciones específicas sobre ciertas conclusiones ahí contenidas. Los temas más saltantes de la revisión realizada por el UIC se presentan a continuación:

- a) *Certificación de personal AVSEC*: El UIC tomó nota que el GREPECAS había discutido asuntos relacionados con el otorgamiento de la licencia al personal AVSEC, especialmente en relación a la dificultad de mantener vigente el requisito del otorgamiento de la licencia, y solicitó a la OACI (Conclusión 13/4) que desarrolle material de orientación para la certificación del personal AVSEC. Respondiendo a las necesidades de la región, y considerando que también ayudaría eventualmente a otras regiones, la OACI ha desarrollado el material de orientación sobre este tema para su inclusión en el Manual de Seguridad para Proteger a la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc 8973).
- b) *Definición de Oficial de Seguridad en Vuelo (IFSO)*: Con respecto a la definición de IFSO y sus implicancias para la seguridad operacional (Conclusión 13/6), este tema fue debatido durante la décimo octava reunión del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación, y los resultados fueron presentados al Consejo para su consideración en la C-NE/12713. El 20 de noviembre de 2006, el Consejo aprobó la siguiente definición de IFSO: “Una persona que está autorizada por el gobierno del Estado del Explotador y por el gobierno del Estado de Matrícula para ser desplegada en una aeronave con el fin de proteger dicha aeronave y a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Esto excluye a personas empleadas para brindar protección personal exclusiva a una o más personas específicas que viajan en la aeronave, como son los guardaespaldas personales”.
- c) *Evaluación del riesgo*: Coincidiendo con el GREPECAS en cuanto a la evaluación del riesgo (Conclusión 13/7), se está elaborando el material de orientación pertinente, el cual estará disponible para los Estados Contratantes a principios de 2007. Se está programando la realización de talleres regionales de la OACI sobre evaluación del riesgo.
- d) *Becas de instrucción AVSEC*: Con respecto a la Conclusión 13/12, la Secretaría seguirá identificando otras posibles fuentes de financiamiento de los programas regionales de instrucción AVSEC.

4. ACCIONES DE SEGUIMIENTO DE LA SECRETARIA CON RESPECTO AL INFORME DEL GREPECAS/13

4.1 El informe de la Secretaría sobre las acciones de seguimiento al informe del GREPECAS/13 será presentado al GREPECAS/14 en notas de estudio separadas.

5. ACCION POR PARTE DEL GREPECAS/14

5.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de las acciones adoptadas por la ANC y el UIC con respecto al informe del GREPECAS/13, según lo indicado en esta nota de estudio y su apéndice; e
- b) incluir las acciones de seguimiento en el programa de trabajo del GREPECAS.

— — — — —

APENDICE

**CONCLUSIONES/DECISIONES DEL GREPECAS CON RESPECTO A LAS
CUALES LA COMISION DE AERONAVEGACION HA CONSIDERADO LA
ADOPCION DE ACCIONES ESPECIFICAS**

1. Este Apéndice presenta los resultados obtenidos por la Comisión de Aeronavegación en relación a la reunión GREPECAS/13, los cuales han sido seleccionados ya sea por su importancia o porque en ellos se solicita una acción específica, ya sea por parte de los Estados o por parte del Secretario General.
2. Cada anotación en la tabla adjunta se relaciona, por lo menos, con un Objetivo Estratégico de la Organización. De los 12 puntos seleccionados, uno está relacionado con el Objetivo Estratégico A (seguridad operacional), otro con el Objetivo Estratégico E (continuidad), y los 10 restantes están relacionados con el Objetivo Estratégico D (eficiencia).
3. En forma tentativa, se ha establecido un vínculo entre 9 de los puntos y las Iniciativas del Plan Global (GPI). Sólo uno de los 12 puntos está relacionado con la seguridad operacional. Esto indica, claramente, que las GPI están mayormente centradas en la eficiencia, pudiéndose prever que, una vez que esté disponible el nuevo Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP), la mayor parte de los puntos que no están relacionados con una GPI estarán relacionados con una Iniciativa de la Seguridad Operacional Global (GSI).

Asunto	Conclusión No. Objetivo Estratégico GPI No.	Necesidades, resultados o vacíos en la implantación	Acciones propuestas por el Secretario General
1	13/16 D	Recuperación de costos de los servicios MET en las Regiones CAR/SAM	Solicitar a los Estados que establezcan una metodología para la recuperación de costos, mediante el cobro de derechos por los servicios de navegación aérea.
2	13/20 D GPI-19	Pruebas periódicas de los SIGMET sobre cenizas volcánicas, avisos de cenizas volcánicas, y ASHTAM o NOTAM sobre cenizas volcánicas	Solicitar a ciertos Estados que participen en las pruebas periódicas relacionadas con la emisión y difusión correctas de los SIGMET, avisos de cenizas volcánicas, y NOTAM (o ASHTAM) sobre cenizas volcánicas.
3	13/30 D GPI-19	Instrucción sobre la clave BUFR	Invitar a la OMM a que organice un seminario, en coordinación con la OACI, sobre el uso operacional de los productos WAFS en clave GRIB y BUFR para los Estados de las Regiones CAR/SAM.
4	13/32 D GPI-18	Información en el AIP sobre los aeródromos certificados	Desarrollar formas y medios para identificar, dentro del AIP, a aquellos aeródromos que no estén certificados.
5	13/36 D GPI-13	Aclaración sobre la aplicación de la expresión “donde fuera posible”, mencionada en el Anexo 14, Volumen I	Aclarar la aplicación de la expresión “donde fuera posible”, mencionada en las normas del Anexo 14, Volumen I.
6	13/43 D GPI-18	Disponibilidad del manual de orientación sobre símbolos cartográficos en la página <i>web</i>	Garantizar que cualquier anotación asociada que se publique en la página <i>web</i> de la OACI se ajuste a las disposiciones del Anexo 4.
7	13/46 D GPI-18	Proyecto OACI/IPAGH para la producción de cartas aeronáuticas	Contribuir al establecimiento de un proyecto de cooperación técnica para las Regiones CAR/SAM, en cooperación con el IPAGH, a fin de ayudar a los Estados en la producción de cartas aeronáuticas VFR 1:1 000 000 y 1: 500 000, de conformidad con las especificaciones de la OACI.
8	13/47 D GPI-18	Guía general para el otorgamiento de licencias al personal AIS/MAP, dentro del contexto del Anexo 1	Acelerar la publicación de la versión final de la Parte E-3 (Personal de los Servicios de Información Aeronáutica) del Manual de Instrucción (Doc 7192).
9	13/63 D GPI-18	Propuesta de enmienda del Doc 4444-PANS/ATM sobre la fraseología aeronáutica en español	Iniciar el proceso para enmendar el Capítulo 12 del Doc 4444-PANS/ATM, de la OACI.
10	13/68 E	Planes de contingencia ATM para las Regiones CAR/SAM	Solicitar al GREPECAS que elabore un catálogo de los arreglos de contingencia a nivel regional, en apoyo de la continuidad de las operaciones de la aviación civil en caso de eventos naturales y/o causados por el ser humano que ocasionen interrupciones.
11	13/89 D GPI-23	Apoyo de los Estados de las Regiones CAR/SAM a la posición de la OACI ante la CMR -2007 de	Seguir alentando a los Estados a que participen en diversos foros y a distintos niveles, a fin de apoyar la posición de la OACI ante la próxima

Asun to	Conclusión No. Objetivo Estratégico GPI No.	Necesidades, resultados o vacíos en la implantación	Acciones propuestas por el Secretario General
		la UIT	CMR-2007, con miras a proteger el espectro de frecuencias aeronáuticas.
12	13/92 A	Acciones para resolver las deficiencias urgentes en el área de la navegación aérea	Instar a los Estados de las Regiones CAR/SAM a que eliminen las deficiencias urgentes a más tardar el 31 de diciembre de 2007 y, llegado ese momento, consideren la aplicación de acciones de último recurso, tal como se detalla en la Decisión 12/124 del GREPECAS/12.