

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

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

Séptima Edición – 2020

Versión 2.0

Descargo de responsabilidad:

Las designaciones empleadas y la presentación del material en esta publicación no implican la expresión de ninguna opinión por parte de la OACI sobre el estado legal de ningún País, Territorio, ciudad o área o de sus autoridades, o sobre la delimitación de su frontera o límites.

INTRODUCCIÓN

El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR y SAM (GREPECAS) es responsable del desarrollo y mantenimiento de los planes de navegación aérea y proporciona la planificación e implementación de los sistemas de navegación aérea dentro de áreas específicas, de acuerdo con los marcos de planificación acordados a nivel global y regional.

El GREPECAS fue creado por el Consejo de la OACI en 1990, por recomendación de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea de las Regiones CARSAM, realizada en 1989 (acción por parte del Consejo en relación con la Recomendación 14/6 de la Reunión RAN CAR/SAM/2, Santiago de Chile).

El Manual de Procedimientos contiene información sobre el rol, la organización y el funcionamiento del GREPECAS, así como de sus distintos procesos y proyectos en apoyo a la implementación. El Manual servirá a los Estados y las 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, atendiendo a los lineamientos del Consejo de la OACI para los Grupos Regionales de Planificación e implantación (PIRG).

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 y en función de los requerimientos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

-Las reuniones del GREPECAS están abiertas a todos los Miembros. Cada Miembro del Estado/Territorio debe estar representado por un/a Delegado/a de alto nivel designado/a por el Estado/Territorio, preferiblemente de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) para apoyar la formulación de políticas relacionadas dentro del Estado. Un/a delegado/a puede ser apoyado/a por un/a delegado/a alternativo/a y/o asesores/as con el conocimiento técnico requerido en los temas bajo consideración.

El Manual de procedimiento se distribuirá a los Miembros y Observadores de GREPECAS, la Secretaría de la OACI y a otros Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que participen en reuniones, contribuyan o tengan interés en el trabajo de GREPECAS y/o sus organismos contribuyentes.

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

1. Términos de referencia

1.1 Esta Sección establece los Términos de Referencia del GREPECAS y su posición en la OACI. Estas directrices regirán los arreglos de trabajo del GREPECAS, incluida la relación con los Estados, las Organizaciones Internacionales y los Organismos Regionales especializados de la OACI, las Reglas de Procedimiento para la realización de sus reuniones y las de sus organismos contribuyentes.

1.2 De conformidad con las Decisiones del Consejo de la OACI, C-DEC 183/9 de fecha 18 de marzo de 2008, C-DEC 190/4 de fecha 28 de mayo de 2010, y el 217º período de sesiones, acta resumida de la sexta reunión del Consejo de la OACI, 31 de mayo de 2019 ; los términos de referencia (ToR) del GREPECAS y los objetivos del Grupo son los siguientes:

- a) servir como un foro cooperativo regional que determina las prioridades regionales, desarrolla y mantiene el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM y el programa de trabajo asociado basado en el GANP (Doc. 9750) y las disposiciones pertinentes de la OACI;
- b) facilitar el desarrollo y la implementación por parte de los Estados de los sistemas y servicios de navegación aérea identificados en el Plan regional de navegación aérea CAR/SAM (Doc8733) y el Doc 7030 Procedimientos Suplementarios Regionales;
- c) monitorear e informar sobre el estado de implementación por parte de los Estados de las instalaciones, los servicios y los procedimientos de navegación aérea requeridos en las Regiones CAR/SAM, e identificar las dificultades y deficiencias asociadas que deben señalarse a la atención del Consejo;
- d) facilitar el desarrollo y la implementación de planes de acción correctiva por parte de los Estados para resolver las deficiencias identificadas, cuando sea necesario;
- e) identificar e informar sobre los desafíos regionales y emergentes de navegación aérea experimentados que afectan la implementación de las disposiciones globales de la OACI por parte de los Estados y las medidas adoptadas o recomendadas para abordarlos de manera efectiva;
- f) facilitar el desarrollo y la implementación de planes regionales y nacionales de navegación aérea por parte de los Estados CAR y SAM;
- g) en línea con el Plan Global de Seguridad Aérea (GASP), facilitar la realización de cualquier monitoreo del desempeño de los sistemas necesarios, identificar deficiencias específicas en el campo de navegación aérea, especialmente en el contexto de la seguridad, y proponer medidas correctivas, facilitando el desarrollo y la implementación de planes de acción por parte de los Estados para resolver las deficiencias identificadas, cuando sea necesario; y
- h) asistir a los Estados Miembros con orientación para implementar sistemas de aviación emergentes y complejos.

- 1.3 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/SAM;
 - b) ayudar a las Oficinas Regionales de la OACI que brindan servicios en las Regiones CAR/SAM en su tarea de fomentar la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea de las Regiones CAR y SAM;
 - c) elaborar propuestas de enmienda para la actualización del Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR y 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;
 - d) 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;
 - e) 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 y SAM;
 - f) 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 y asesoramiento;
 - g) asegurar una estrecha cooperación con las Organizaciones Internacionales pertinentes y los Estados a fin de optimizar el uso de los conocimientos técnicos y recursos disponibles;
 - h) 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/la Secretario/a y el/la Presidente, a través del CRPP consideren que es necesario; y
 - i) coordinar con el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA) para evitar duplicación de esfuerzos y trabajos, así como desarrollar actividades conjuntas de ser necesario.

2. Posición dentro de la OACI

2.1 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/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.

2.2 Para verificar la efectividad y la tasa de implementación de mejoras operativas, la OACI proporciona datos y herramientas para apoyar el monitoreo del desempeño y la implementación y facilita el intercambio de información relevante y mejores prácticas en las Regiones CAR y SAM.

3 Membresía y organización del GREPECAS

3.1 El GREPECAS está compuesto por todos los Estados contratantes y Territorios de la OACI, que brindan servicios de navegación aérea en las Regiones CAR y SAM. Las Organizaciones Internacionales reconocidas por el Consejo pueden ser invitadas según sea necesario para asistir a las reuniones del GREPECAS en calidad de Observadores. Adicionalmente, un grupo de Estados puede optar por tener una representación común.

3.2 El Grupo invitará a otros/as representantes reconocidos/as de la industria con intereses importantes para la aviación civil a participar en su trabajo con carácter consultivo. También otras organizaciones u organismos internacionales de las Regiones CAR y SAM pueden participar cuando sean invitados específicamente por el GREPECAS como Observadores.

3.3 Los Estados deben asegurarse de que sus representantes designados/as como miembros del GREPECAS tengan el conocimiento y la experiencia en prestación de sistemas internacionales de navegación aérea y se mantengan durante un período suficientemente largo para mantener la continuidad en las actividades del GREPECAS. El/la representante designado/a puede ser asistido/a por asesores/as técnicos/as durante las reuniones del Grupo.

3.4 Los Estados ubicados geográficamente en las Regiones de CAR y SAM, los Estados que tienen Territorios dependientes en dichas regiones y los Estados que tienen aeronaves con su registro que operan en dichas regiones, deberán mantenerse plenamente informados de las actividades del GREPECAS. Para lograr este objetivo, los Estados deberían recibir, regularmente:

- a) el orden del día propuesto de las reuniones del Grupo; y
- b) los informes de las reuniones del Grupo, según corresponda.

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

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

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

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

4. Órganos auxiliares

4.1 Creación y disolución de órganos subsidiarios

4.1.1 Para ayudar en su trabajo de planificación e implementación, GREPECAS puede crear órganos auxiliares (subgrupos, grupos de trabajo, grupos directivos, grupos de coordinación grupos de tarea, etc.), encargados del trabajo preparatorio sobre problemas específicamente definidos que requieren el asesoramiento de expertos para su resolución. Para facilitar la coordinación y la estructura de informes de los órganos auxiliares, se puede designar un subgrupo como el grupo "padre" para otros organismos contribuyentes que trabajan en la misma área de experiencia técnica para GREPECAS. La representación en los órganos subsidiarios de GREPECAS debe ser realizada por especialistas en los temas en cuestión y familiarizados con el área bajo consideración. El establecimiento de los órganos subsidiarios se registrará por las siguientes consideraciones:

- a) se formará un órgano auxiliar cuando se establezca claramente que puede hacer una contribución sustancial a la resolución del problema o problemas en cuestión;
- b) se le otorgarán términos de referencia claros y concisos que describan no solo su tarea sino también una fecha prevista para su finalización;
- c) su composición será tal que, aunque se mantenga lo más pequeño posible, todos los Estados y organizaciones internacionales que puedan hacer contribuciones válidas tengan la oportunidad de participar en ella;
- d) su progreso en el trabajo y los requisitos de coordinación estarán sujetos a revisión por parte de GREPECAS para evitar la duplicación de esfuerzos en campos que ya están cubiertos por otras actividades; y
- e) un órgano auxiliar se disolverá cuando haya completado su tarea asignada o haya quedado claro que el trabajo sobre el tema en cuestión no puede continuar útilmente.

4.1.2 La estructura de los órganos auxiliares creados por GREPECAS, incluidos sus términos de referencia, se mantendrá bajo revisión periódica por GREPECAS para optimizar la asistencia brindada a GREPECAS. La estructura actual de GREPECAS.

4.1.3 Cuando corresponda, los organismos contribuyentes deberían adoptar un enfoque basado en la gestión de proyectos para la planificación e implementación de la navegación aérea regional, que esté guiado y alineado con las prioridades regionales acordadas y el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) / Mejora de bloque del sistema de aviación (ASBU) estrategia y marco. GREPECAS adoptó los "Principios de gestión de proyectos".

4.2 Cada órgano auxiliar nominará un/a presidente o relator/a para que sirva de contacto con la Secretaria del GREPECAS . Estos órganos auxiliares podrán ejecutar, en coordinación con el GREPECAS, actividades específicas tales como la organización de seminarios y talleres. La Secretaria del GREPECAS podrá pedir el apoyo de las oficinas regionales para la gestión de los órganos auxiliares.

4.3. El/la presidente/ relator/a del órgano subsidiario deberá estar familiarizado/a con el acuerdo de terceros de la OACI y las actividades del grupo se alinearán con los procedimientos de GREPECAS.

4.4. Cada órgano subsidiario deberá reportar sus actividades anualmente al GREPECAS, para la revisión y aprobación de Conclusiones y Recomendaciones por el GREPECAS, incluyendo el Comité de revisión de Programas y Proyectos (CRPP)

4.5. Los actuales y nuevos órganos subsidiarios de GREPECAS son (Los Términos de referencia de cada órgano subsidiario se incluyen como apéndices de este manual):

- Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA) (Apéndice E)
- Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF) (Apéndice E)
- Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) (Apéndice F)
- Nuevo Grupo de Análisis de Datos (DAG) a ser desarrollado

4.5.1 Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE)

4.5.1.1 El Grupo de Trabajo de Escrutinio GTE del GREPECAS está integrado por especialistas de las Regiones CAR/SAM calificados/as en el análisis y la evaluación de los Grandes Desviaciones de Altura (LHD) de 300 metros (1000 pies) o más, tal como se define en el Doc 9574 de la OACI.

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

4.5.2.2 El GTE preparará un Informe Ejecutivo anual para el/la Secretario/a del GREPECAS conteniendo la información estadística relativa a las LHD, así como las recomendaciones sobre las medidas de mitigación de riesgos que sean pertinentes.

4.6. Si hay un pago debe ser cargado por el órgano subsidiario a compañías privadas.

5. Metodología de trabajo

5.1 El programa de trabajo del GREPECAS será desarrollado a través de:

- actividades permanentes que corresponden a las funciones primarias de un Grupo regional de planificación y ejecución (PIRG): gestión y mantenimiento del Plan de Navegación Aérea (ANP), deficiencias, etc.
- Actividades específicas que se realizaran a través de programas y proyectos

5.2 Las actividades permanentes del GREPECAS se realizarán por parte de la Secretaría en coordinación con la Presidencia y los miembros del GREPECAS, a través de comunicaciones electrónicas y sesiones específicas de trabajo maximizando los medios electrónicos para su cumplimiento, para lo cual se hará uso de técnicas de gestión de las actividades para su oportuno cumplimiento

5.3 Una de estas tareas permanentes es la gestión del ANP CAR/SAM. El GREPECAS es clave para el éxito del GANP, ya que proporcionan el horizonte de planificación e implementación a mediano plazo a los Estados y otras partes interesadas. El GREPECAS es responsable del nivel regional del GANP. Con base en el desempeño regional y las necesidades operativas, diferencias, limitaciones y oportunidades, el GREPECAS es responsable de definir las prioridades regionales de planificación e implementación, alineadas con el GANP, a través de los Volúmenes I, II y III de los planes de navegación aérea. También es responsable de la identificación de las deficiencias de navegación aérea, teniendo en cuenta los planes de navegación aérea.

5.4 Tras el proceso de gestión de mejoras, el GREPECAS puede contribuir al desarrollo del GANP al proponer enmiendas al marco de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) basadas en las lecciones aprendidas de sus desafíos y experiencia de implementación.

5.5 Las actividades específicas del GREPECAS se realizarán a través de la metodología de gestión de proyectos. El Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS será la instancia de rendición de cuentas y de revisión del avance de cada uno de los proyectos.. Todo proyecto debe estar claramente identificado con un beneficio/mejora operacional y justificada bajo un Análisis de Costo - Beneficio (CBA).

5.6 Los programas serán coordinados por los/as Especialistas Regionales y los proyectos serán coordinados por expertos/as de los Estados. Los programas abarcan las áreas de la navegación aérea, con base en el GANP, 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. Los Proyectos en su concepción se espera que sean CAR/SAM, salvo en los casos particulares en los cuales se justifiquen debidamente que sean solamente CAR o solamente SAM.

5.7 La respectiva Oficina Regional CAR o SAM designará coordinadores/as de programas . Para asistir el diseño, seguimiento y logro de los objetivos de cada proyecto, el/la coordinador/a de programa de la Oficina Regional contará con el apoyo de coordinadores/as de proyecto designados/as por los Estados . Cada Oficina Regional utilizará su propia metodología de implementación para cumplir con los objetivos de los programas y proyectos de las regiones.

5.8 Los proyectos no están referidos a proyectos de Cooperación Técnica de la OACI. Los proyectos de GREPECAS tienen los siguientes componentes, los cuales deberán estar documentados en un breve documento del proyecto:

- a) Objetivos
- b) Descripción de metas
- c) Actividades
- d) Responsabilidades

- e) Recursos humanos (expertos/as) y presupuesto
- f) Resultados - entregables
- g) Cronograma - programación, hitos, plazos
- h) Dependencias
- i) Métricas e indicadores
- j) Análisis de riesgos

5.9 Para lograr alcanzar los resultados de un proyecto, es necesario disponer de recursos para su implementación. Los Estados/Organizaciones Internacionales, al designar a sus coordinadores/as y expertos/as, deberán asegurarse que puedan disponer del tiempo necesario y demás recursos para una adecuada participación en las distintas actividades del proyecto.

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

6.1 Un componente clave de la organización del GREPECAS es el Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP). El CRPP 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 CRPP:

- a) identifica la necesidad de nuevos proyectos;
- b) prioriza la asignación de recursos;
- c) aprueba 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 con el GANP y estén alineados con los términos de referencia del GREPECAS.

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

6.4 El CRPP está compuesto por el/la Presidente y el/la Vice-Presidente del GREPECAS, el/la Secretario/a y el/la Co-Secretario/a del GREPECAS, representantes de 16 Estados CAR/SAM (8 CAR y 8 SAM), las organizaciones internacionales listadas en el párrafo 3.5 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 CRPP 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 CRPP, preferentemente en las Oficinas Regionales CAR o SAM.

7. **Reuniones para 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 último 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.

7.2 Los/as coordinadores/as de programas de las Oficinas Regionales son los encargados/as

de la coordinación entre los Programas de ambas regiones. En caso de ser necesario, se podrán convocar reuniones CAR/SAM para coordinar aspectos interregionales y, se utilizarán los foros existentes con el propósito de evitar la proliferación de reuniones y minimizar costos.

8. **Coordinación regional**

8.1 El/la Presidente y el/la Secretario/a del GREPECAS, en coordinación con el/la Co-Secretario/a, 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 La Secretaría del GREPECAS será provista por la OACI (Director/a Regional NACC o SAM). El/la Director/a Regional de la OACI con más antigüedad asumirá la Secretaría del GREPECAS.

9.2.2 El/la Director/a Regional que actúa como Secretario/a del GREPECAS no desempeñará simultáneamente las funciones de Secretario/a del Grupo de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA), debiendo asumir dichas funciones el/el Director/a Regional de la otra Región.

9.2.3 El/la Secretario/a del GREPECAS, con el apoyo del/de la Co-Secretario/a 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) las notas de estudio de los Estados deberían ser enviadas electrónicamente a la Secretaría 45 días antes de la reunión, a fin de permitir su procesamiento oportuno por parte de la Oficina Regional acreditada a ese Estado en inglés y español. Toda la documentación debería ser presentada a la Secretaría 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 invalidada(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/la Secretario/a y aprobado por el/la Presidente, para su envío dentro de las cuatro semanas (laborables) 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/de la Director/a 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 el sitio web de GREPECAS .

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

- a) las **notas de estudio (NE)** 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 (NI)** 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 **“flimsy”** 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 (ND)** son generadas y distribuidas durante la reunión.

11. Resultados 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 funcionamiento interno del GREPECAS.

11.3 La formulación de las conclusiones/decisiones deberán cumplir el formato siguiente:

CONCLUSIÓN/DECISIÓN	
ACRÓNIMO/XX	TÍTULO
Qué: Que, XX a) b)	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: XX	
Cuándo: XX	Estado: <input type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada

Quién: Estados OACI Otros:

XX

Nota: A fin de calificar como tal, una Decisión o Conclusión, deberá poder responder claramente al criterio de 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 correo electrónico. 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 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 la identificación de deficiencias y de 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. Coordinación con RASG-PA

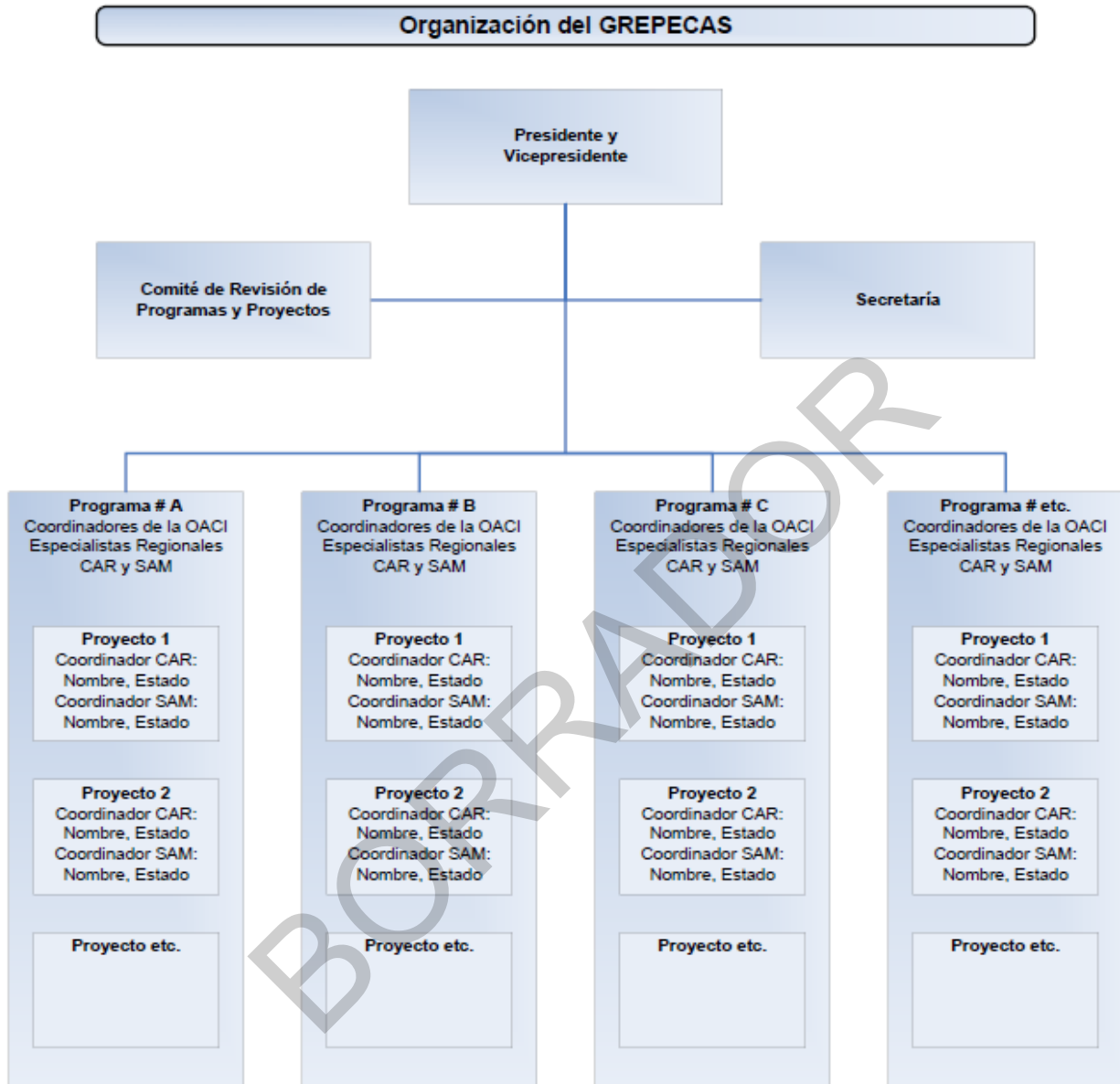
15.1 En el caso especial de la coordinación del GREPECAS con el Grupo de Seguridad de la Aviación Regional - Panamericano (RASG-PA), el GREPECAS contribuirá con el mecanismo del RASG-PA mediante la presentación de una nota de estudio conteniendo información estadística de los procesos y/o proyectos que generan información valiosa sobre la seguridad operacional de los sistemas de navegación aérea, tomando en consideración los siguientes aspectos:

- GREPECAS y RASG-PA coordinarán y brindarán apoyo mutuo con respecto al cumplimiento de los objetivos relacionados con las prioridades regionales y los planes de implementación respaldados por cada grupo;
- las actividades de coordinación del GREPECAS y del RASG-PA se informarán tanto a las reuniones plenarias respectivas, como a los órganos contribuyentes clave de los grupos, si es necesario;
- los programas de trabajo del GREPECAS y del RASG-PA se coordinarán específicamente para evitar la duplicación de esfuerzos y la presencia de brechas (GAP), así como para garantizar la alineación y la armonización de las prioridades, planes y actividades de los dos grupos. Como regla, y cuando se requiera, se utilizará el procedimiento expreso de aprobación;
- las reuniones especiales de coordinación entre el GREPECAS y RASG-PA deben ser realizadas anualmente por ambos/as Presidentes con reuniones complementarias de teleconferencias si es necesario. Las actividades de trabajo coordinadas se revisarán y registrarán en las reuniones especiales de coordinación GREPECAS y RASG-PA y se informarán a las respectivas reuniones plenarias de cada grupo; y
- GREPECAS y RASG-PA serán mutuamente responsables de asignar el trabajo en cada una de las actividades coordinadas de los grupos y de garantizar que se coordine efectivamente, comparta información e informes cruzados con el otro grupo teniendo especial cuidado para identificar y resaltar cualquier implicación del trabajo en las actividades del otro grupo.

16. Terminología

16.1 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/as representantes elegidos/as 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/as especialistas técnicos/as. 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/la Presidente, el/la Vice-Presidente, el/la Secretario/a y el/la Co-Secretario/a del GREPECAS, ocho Estados de la Región CAR y ocho Estados de la Región SAM (identificados por los/as Directores/as 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 y apoyar en el desarrollo de tareas relativas a su manejo interno y la programación de eventos;
- b) revisar y aprobar la planificación, progreso y desarrollo de los programas y proyectos para que estén alineados con el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI (GANP) y los términos de referencia del GREPECAS, con los objetivos estratégicos, ; y
- c) identificar y hacer seguimiento a las deficiencias a la navegación aérea que impliquen un riesgo en la seguridad operacional y tomar las acciones necesarias para promover su resolución.

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).

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;
- 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 el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y a los módulos de las Mejoras por Bloque del Sistema de Aviación (ASBU) ;
- 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;
- 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 Navegación Aérea que impliquen un riesgo a la seguridad operacional, 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, Capítulo 7. 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 correctiva²; y
- iv) una indicación del costo implicado, cuando corresponda, o se

disponga de estos datos.

-
- Se debería de nota que un period de implementación más largo podría ser asignado a aquellos casos en donde la ampliación o el desarrollo de una instalación/servicio fuese destinada a prestar servicio a operaciones menos frecuencias o bien acarrearía gastos excesivos..

BORRADOR

4. **EVALUACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES**

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

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.

GREPECAS PROCEDURAL HANDBOOK

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

Addendum
Ad hoc
Agenda Item #
Agenda
Appendix
Attachment (of an Appendix)
Contributory Body
Corrigendum
Discussion Paper (DP)
Draft Agenda
Draft Conclusion
Draft Decision
Draft Report
Explanatory Notes
Final Report
Flimsy
Historical
Information Paper (IP)
International Organizations
Implementation
Order of Business (OB)
Revised
Supplement
Working Paper (WP)

Español

Addenda
Ad hoc
Cuestión # del Orden del Día
Orden del Día
Apéndice
Adjunto (de un Apéndice)
Órgano Auxiliar
Corrigendo
Nota de Discusión (ND)
Orden del Día Provisional
Proyecto de Conclusión
Proyecto de Decisión
Informe Provisional
Notas Aclaratorias
Informe Final
Flimsy
Reseña
Nota de Información (NI)
Organizaciones Internacionales
Implantación
Orden del Día (OD)
Revisado
Suplemento
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	Invalidada

ToR**Apéndice E. ALACPA ToR**

TBD

Apéndice F. CARSAMPAF ToR

TBD

Apéndice G. GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO ToR

TBD

Apéndice H. GRUPO DE ANÁLISIS DE DATOS ToR

TBD

BORRADOR

APÉNDICE E

Propuesta de Enmienda al Manual de Procedimientos del GREPECAS

Órganos Auxiliares

- 1) Definición: Bajo el marco de GREPECAS, los órganos auxiliares son un grupo de especialistas establecidos para un término definido o indefinido, algunos de ellos fundados directamente por el GREPECAS, las contribuciones de los Estados Miembros, organizaciones internacionales, ciudadanos privados o una mezcla de ellos, para resolver asuntos en el interés de los Estados Miembros de GREPECAS. Actualmente, dentro de los órganos auxiliares bajo el GREPECAS se encuentra la Asociación Latino Americana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA) y el Comité Regional de Prevención de Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF).

Principios Generales

La interacción entre la Secretaría de la OACI/GREPECAS y sus órganos auxiliares deben apegarse a la última versión de la *Política de la OACI sobre las Interacciones con Partes Externas*. La última versión del documento se encuentra disponible para las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI.

Además de la disposición general mencionada en el párrafo anterior, cada interacción de los órganos auxiliares con la Secretaría del GREPECAS/OACI debe:

- 1) La interacción debe ser consistente con el mandato de la OACI y del GREPECAS y debería de mejorar la efectividad de su programa de trabajo. La OACI y GREPECAS no deben entrar en arreglos con entidades que sus productos, programas o métodos de operación sean considerados por ambas Organizaciones no éticos o de otra manera anti éticos a su mandato, o en arreglos que pudieran de cierta manera socavar la credibilidad de ambas Organizaciones por los Estados Miembros.
- 2) El Órgano auxiliar puede únicamente utilizar el logo de la OACI en su forma modificada para la promoción de eventos conjuntos o cualquier otra promoción (incluyendo páginas web, documentación, etc.) con autorización previa de la OACI siguiendo la *Política de la OACI sobre las Interacciones con Partes Externas*.
- 3) La OACI puede promover los eventos de los Órganos auxiliares con los Estados únicamente si los participantes de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados no tengan que pagar ninguna cuota de inscripción o membresía para asistir.
- 4) El Órgano auxiliar no está autorizado a compartir información de la OACI a la cual podría tener acceso sin autorización explícita de la OACI.
- 5) El Órgano auxiliar no está autorizado a utilizar información de la OACI para sus actividades comerciales o la de sus miembros.
- 6) La interacción con los órganos auxiliares servirá como un medio para mayor efectividad en el apoyo a la gobernanza internacional de la aviación en línea con los objetivos estratégicos de la OACI y el GREPECAS.
- 7) Basándose en la interacción continua, las nuevas disposiciones de cooperación tomarán en cuenta las ventajas comparativas de cada parte externa.

- 8) La naturaleza del rol de la OACI en un arreglo de cooperación, el cual podría ser el de líder, moderador o participante, será determinado por la naturaleza y relevancia de los aportes y servicios a ser proporcionados.
- 9) La OACI en todo momento deberá conservar su rol neutro e imparcial y deberá actuar de manera transparente mientras que al mismo tiempo deberá evitar cualquier conflicto de interés.
- 10) Todas las relaciones entre la OACI/GREPECAS y los órganos auxiliares deberán ser transparentes y respetarán los derechos de propiedad intelectual, derechos de autor y la confidencialidad de la información.
- 11) La implementación de los arreglos de cooperación tomarán en cuenta la distribución geográfica de la interacción de las partes externas de la OACI a nivel regional y nacional.
- 12) Las designaciones y la presentación de material por parte del órgano auxiliar debe aclarar que no implica la expresión de ninguna opinión por parte de la OACI sobre el estado legal de cualquier Estado, Territorio, ciudad o área de su jurisdicción, o sobre la delimitación de sus fronteras o límites.

Organización

- 1) Cada órgano auxiliar deberá nominar a un presidente o relator para que sirva como contacto con el respectivo especialista regional para la organización de las actividades, incluyendo pero no limitando a seminarios, talleres y otros, incluyendo detalles sobre la selección de lugares/sedes para los eventos, elaboración del programa de trabajo y otros asuntos.
- 2) Previo a cualquier actividad, se deberá asegurar una comunicación cercana entre el órgano auxiliar y la Secretaría (el especialista correspondiente que esté a cargo) a través de correos electrónicos y teleconferencias para definir el lugar propuesto para el evento, acciones de seguimiento de eventos previos, desarrollo del programa de trabajo y cualquier otra actividad que esté relacionado con el evento planificado.
- 3) El presidente o relator del órgano auxiliar deberá estar familiarizado con la *Política de la OACI sobre las Interacciones con Partes Externas*. Además, las actividades de grupo deberán estar alineadas con los procedimientos del GREPECAS y sus acciones deberán ser acordadas con el representante correspondiente de la Secretaría (Especialista Regional de la OACI) que esté a cargo para asegurar que ninguna acción deberá ser tomada por el órgano auxiliar sin el consenso de la Secretaría.
- 4) Cada órgano auxiliar deberá informar sus actividades anuales al GREPECAS a través de una Nota de Estudio, para revisión y aprobación de las recomendaciones y conclusiones, al Comité de Revisión de Programas y Proyectos (PPRC) y/o a la Reunión Plenaria del GREPECAS.
- 5) Cualquier actividad externa con los Estados y/o representantes de la industria (explotadores de aeródromos, Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), etc.) deberá ser comunicada a la Secretaría del GREPECAS a cargo.
- 6) La transparencia es clave si cualquier cuota es cobrada por el órgano auxiliar a las compañías privadas o a los proveedores de servicios participando en el evento planificado, el estado de los recursos financieros y gastos deberán ser informados anualmente al GREPECAS.

APÉNDICE F

Términos de Referencia (TOR) del GTE

Introducción

Los Términos de Referencia (TOR) del Grupo de Trabajo de Escrutinio Regional RVSM (RVSM/SG) CAR/SAM, conocido como GTE se establecieron con el propósito de revisar los problemas que afectan el TLS basado en la información LHD proporcionada por los Estados y las Organizaciones Internacionales.

Términos de referencia

- a) Reunir a expertos de aspectos de gestión de la seguridad operacional, en control de tránsito aéreo, operaciones de vuelo de aeronaves, regulación y certificación, análisis de datos y modelos de riesgo;
- b) Analizar y evaluar las desviaciones de altitud importantes de 300 pies o más, tal como se define en el Documento 9574 de la OACI, Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive;
- c) Coordinar con la CARSAMMA la recopilación y revisión de datos sobre desviaciones de altitud importantes (LHD);
- d) Determinar y validar un estimado del tiempo de vuelo fuera del nivel de vuelo autorizado utilizado para calcular el modelo de riesgo de colisión (CRM) por la CARSAMMA;
- e) Identificar tendencias de seguridad operacional basadas en los reportes de los análisis de las desviaciones de altitud importantes (LHD), recomendar acciones de mitigación de acuerdo a las provisiones SMS de la OACI y enviar informes anuales sobre los resultados de asesorías de seguridad operacional al GREPECAS a fin de mejorar la seguridad operacional en el espacio RVSM de las Regiones CAR/SAM; y
- f) Realizar otras tareas indicadas por el GREPECAS

Composición:

Estados CAR y SAM, CARSAMMA, COCESNA, IATA, IFALPA, IFATCA y Relator