



**Cuarta Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del
GREPECAS (eCRPP/04)
En línea, 21 – 22 de abril de 2022**

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Seguimiento a los Programas y Proyectos del Grupo Regional de Planificación
y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)**

- 2.1 Programas y Proyectos revisados del GREPECAS (Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Gestión de Información Aeronáutica (AIM), Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), Meteorología (MET) y Búsqueda y Salvamento (SAR))

REVISIÓN Y ESTADO DE LOS PROYECTOS DEL PROGRAMA DE AERÓDROMO F

(Presentada por Secretaria)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta una actualización del avance de los proyectos del programa Aeródromo F y el seguimiento realizado a la implementación de RST, GRF y planes maestros en las regiones CAR y SAM.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la reunión eCRPP/03

1. Introducción

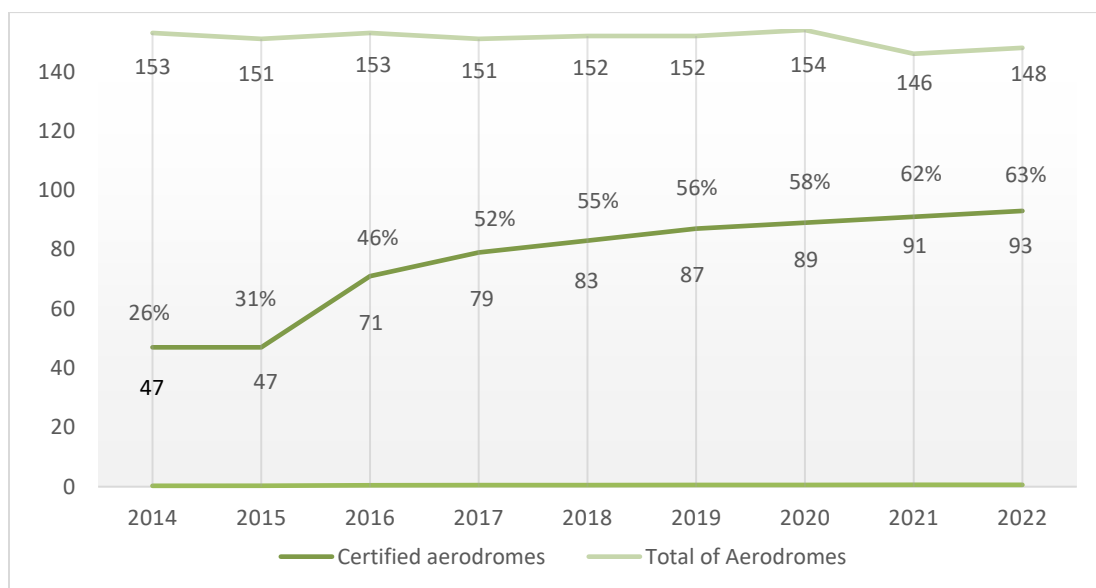
1.1 En seguimiento a las decisiones emanadas de las Reuniones GREPECAS/18 y eCRPP/02, el Programa F de Aeródromos lleva a cabo los siguientes proyectos:

- a. Proyecto F1: ***Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos***
- b. Proyecto F2: ***Planificación de aeródromos***
- c. Proyecto F3: ***Implementación de A-CDM***

2. Estado de implementación de los Proyectos del Programa F para la Región CAR

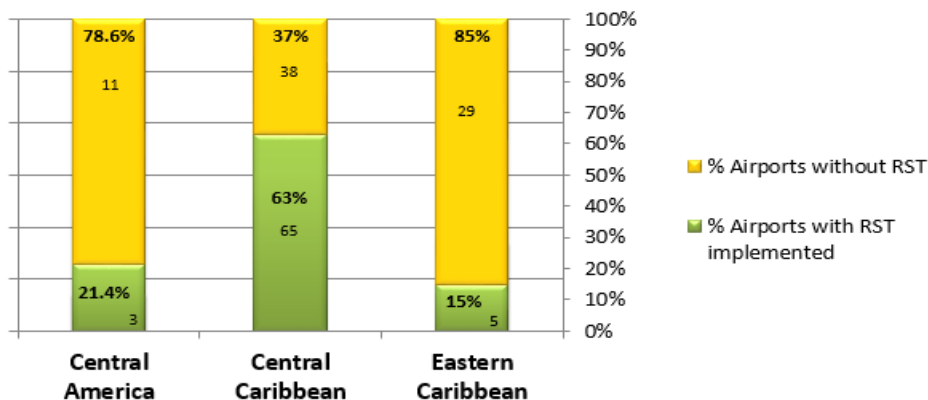
Proyecto F1: Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos

2.1 El estado de certificación de aeródromos en la Región CAR muestra un leve incremento en el número de aeródromos certificados en el primer trimestre de 2022, debido a la certificación de dos aeródromos en República Dominicana, en febrero de 2022, sumando 7 aeródromos certificados de un total de 8 aeródromos internacionales. Asimismo, el número de aeródromos internacionales en el Plan de Navegación Aérea en la región CAR se incrementó a 148 con la inclusión de los aeropuertos internacionales de Palmerola en Honduras y Felipe Angeles en México. A la fecha, se cuenta con 93 aeródromos certificados, lo que representa un 63%.



2.2 A consecuencia de la situación actual, algunos Estados continuaron con trabajos de gabinete entre autoridades de aviación y sus aeródromos incluyendo a esta oficina regional cuando fue requerida, tal es el caso de México, El Salvador y Guatemala, entre otros. Se espera que para 2025 se llegue a un 90% de aeródromos certificados en la región CAR.

2.3 En lo que respecta al programa de seguridad operacional en pista, las gráficas no han cambiado con relación al informe de la anterior reunión, sin embargo, se continúa prestando asistencia a los estados/aeródromos que se encuentran en el proceso de implementación, con los términos de referencia, lista de verificación, entre otros. A la fecha se cuenta con 73 aeródromos que han implementado el RST.



Proyecto F2: Planificación de Aeródromos

2.4 Las disposiciones relativas al plan maestro aeroportuario se incluyen en la nueva enmienda 15 al Anexo 14, Volumen I y se hará efectiva el 3 de noviembre de 2022. La Oficina Regional NACC continúa coordinando con los estados CAR que lo han requerido brindándoles orientación y guía en la elaboración de dichos planes, así como un requerimiento en los contratos de concesión la elaboración de planes maestros.

Proyecto F3: Implementación de A-CDM

2.5 En cuanto a la Implementación de la Toma de Decisión en Colaboración a Nivel Aeropuerto (A-CDM), en la región CAR se han identificado en una primera fase aquellos aeropuertos que requieren de su implementación para luego en fases siguientes poder incluir a otros.

2.6 Se ha determinado que para los problemas comunes que confrontan los aeródromos, el A-CDM está diseñado para aliviar, entre otros, las ineficiencias en el soporte en tierra de las aeronaves, los problemas de puntualidad, la falta de transparencia de la información, las congestiones e ineficiencias en las áreas de movimiento (calles de rodaje, pistas) y la falta de una buena coordinación entre las partes interesadas del aeropuerto. Incluso si un aeropuerto es pequeño y si estos problemas existen, un nivel de proceso A-CDM será de mucha utilidad.

2.7 Por otro lado, el intercambio de información entre las partes interesadas beneficia a cualquier aeropuerto, no solo a los que tienen alto tráfico y son muy ocupados. El intercambio abierto de información entre las partes interesadas crea una conciencia situacional común y permite una colaboración fluida entre unidades, mejorando así las operaciones en el aeropuerto.

Plan de Implementación del Nuevo Formato mundial de notificación (GRF) del Estado de la superficie de la pista

2.8 En cuanto al Plan de implementación del Formato mundial de notificación (GRF), a la fecha esta Oficina Regional NACC de la OACI recibió respuesta de varios estados y el avance de implementación llega apenas a 22% en la región CAR. A este respecto, la Oficina Regional NACC de la OACI viene trabajando con los estados/aeródromos que continúan requiriendo asistencia. Por lo expuesto, se reitera a los Estados envíen sus planes de implementación de GRF a esta Oficina Regional NACC para notificar a la sede el avance del mismo, caso contrario el estado aparecerá en el sitio GRF de la sede como no implementado.

3. Estado de implementación de los Proyectos del Programa F para la Región SAM

Proyecto F1: Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos

3.1 En la Región SAM, el estatus de la certificación de aeródromos muestra que, de un total de 104 aeródromos internacionales, 53 aeródromos han sido certificados. A continuación, se muestra un gráfico del avance por año.

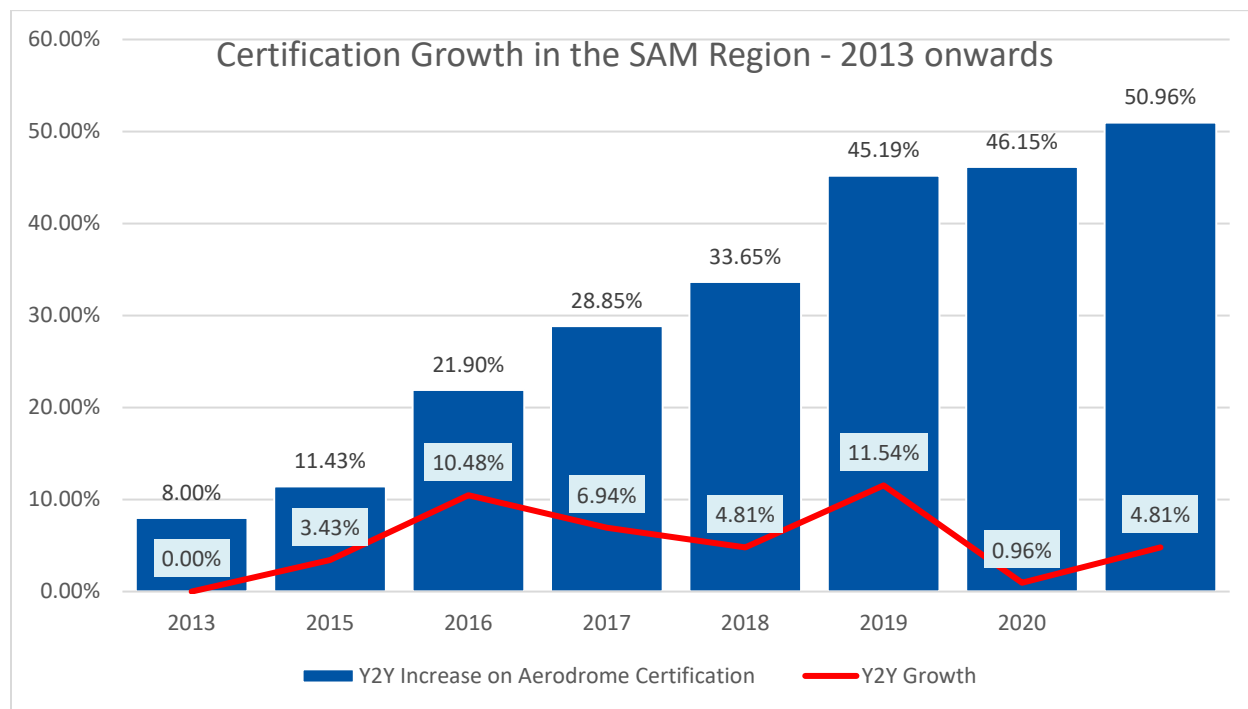


Figura 3.1: Crecimiento de la Certificación de aeródromos en Región SAM*

**Nota: revisado al 11 de febrero de 2022*

3.2 Cabe destacar que, durante el año 2021, a pesar de la pandemia del COVID-19, Colombia logró certificar un aeródromo, Brasil 2 y Perú logró alcanzar el 100% de sus aeródromos certificados, logrando un importante hito al tener otro Estado con 100% de sus aeródromos certificados.

3.3 Conforme la estrategia de la Región SAM, se espera que al 2025 los Estados SAM puedan lograr la meta de certificar todos sus aeródromos, no obstante, esto va a depender de las decisiones de alto nivel en las autoridades de aviación civil, la preparación del personal tanto del regulador como del operador. En ese sentido, es importante destacar que para el año 2022 se están adelantando procesos en Argentina, Brasil, Chile y Panamá, siendo los procesos de Chile y Panamá con asistencia del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), y un proceso en Argentina para este mismo año tendrá soporte del SRVSOP.

3.4 Con relación a la implementación de Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST), la región ha avanzado a un ritmo inferior, a pesar que el RST es parte del proceso Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), el cual es un requisito de la certificación de los aeródromos. Bajo el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASGPA), se está trabajando en un proyecto de asistencia y seguimiento a los Estados con los que se espera que los números cambien. Actualmente la implementación de RST está en 33.65%.

State	No. of Intl. aerodromes CAR/SAM ANP Vol. II	RST Implemented*	% RST in the State
Argentina	16	0	0%
Bolivia	3	3	100%
Brazil	29	16	55%
Chile	8	0	0%
Colombia	11	0	0%
Ecuador	4	1	25%
French Guiana	1	0	0%
Guyana	2	2	100%
Panama	6	1	17%
Paraguay	2	2	100%
Peru	8	8	100%
Suriname	1	0	0%
Uruguay	2	2	100%
Venezuela	11	0	0%
Total	104	35	33.65%

Tabla 3.1: Implementación de RST en la Región SAM

Proyecto F2: Planificación de Aeródromos

3.5 Con relación al proyecto F2, la Región SAM está planificando, con el auspicio del proyecto Regional RLA06/901, una actividad para el mes de septiembre para promover y revisar algunas de las acciones tendientes al mismo. La información de dicha actividad se estará publicando bajo la dirección <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2022-RLA06901-APTPLAN2>

3.6 Los trabajos relacionados a la preparación de material de orientación se han demorado por motivos del aplazamiento en la publicación del nuevo documento 9184 Planificación de Aeródromos por parte de la sede de la OACI, el cual, para mantener un alineamiento con los documentos globales, iba a servir de base para la preparación de una guía regional.

Proyecto F3: Implementación de A-CDM

3.7 Con relación a la implementación de A-CDM, la Oficina Regional SAM realizó una reunión virtual Estados-Industria en 2021 para capturar retroalimentación de la guía regional y nuevos retos en la implementación. Se espera que para el 2022, con la inclusión del nuevo Coordinador de Proyecto propuesto por PERÚ, se puedan continuar las actividades de soporte en aquellos aeropuertos que están bajo proceso de implementación, así como preparar una metodología regional para la medición del avance de la implementación de A-CDM.

3.8 Bajo el proyecto de preparación del Volumen III del plan regional, se espera que los Estados adopten el A-CDM como una de las mejoras operacionales a ser implementadas para lograr las expectativas de desempeño esperadas.

Plan de Implementación del Nuevo Formato mundial de notificación (GRF) del Estado de la superficie de la pista

3.9 Con relación a la implementación de GRF (cuya fecha de implementación fue aplazada por el Consejo de la OACI al 4 de noviembre de 2021), la Región SAM no pudo alcanzar el 100% de implementación y continúa trabajando en ella. A enero de 2022, se reporta un avance del 58%, con Argentina, Bolivia, Chile y Perú reportando un 100% de implementación. Esta actividad no está enmarcada en los proyectos de GREPECAS, no obstante, por su impacto a la seguridad operacional se hace un llamado a los Estados a tomar nota de dicha implementación.

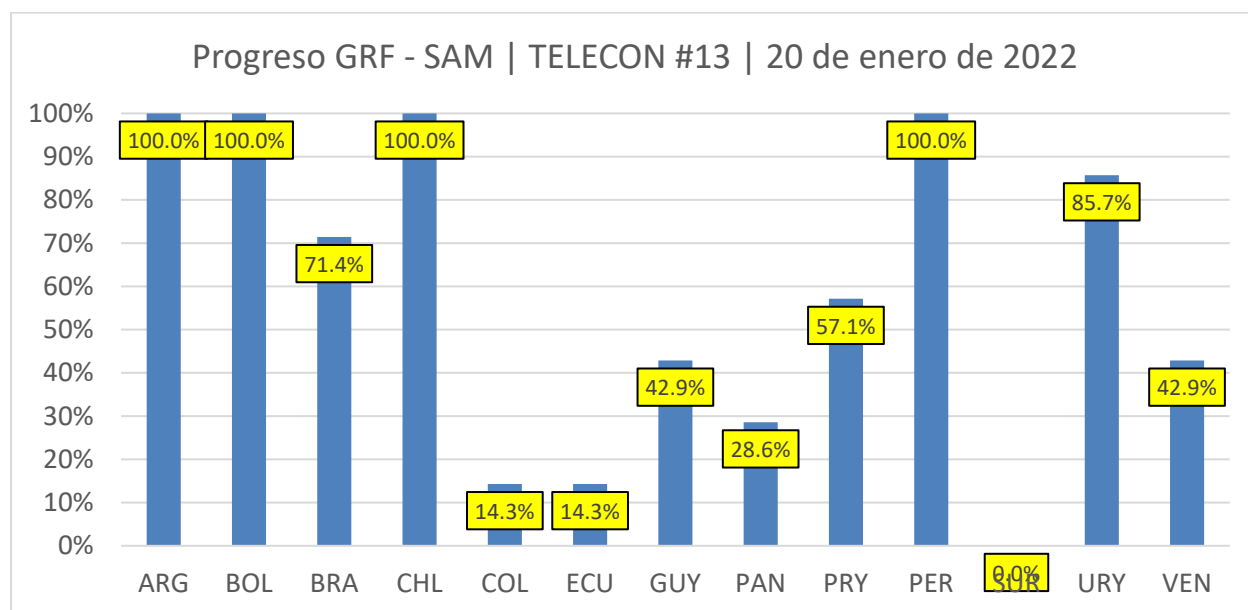


Figura 3.2: Implementación de requisitos de GRF en la Región SAM

3.10 De manera mensual los Estados SAM reportan sus avances a la Oficina Regional SAM, no obstante, hay varios Estados que no han podido llevar adelante los hitos de implementación, por lo que se les exhorta a trabajar juntos con la industria para llevar adelante la implementación a la brevedad.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- enviar a las oficinas regional NACC y SAM respectivamente, los planes de implementación del GRF, los Estados que aún no lo han hecho.
- analizar los Apéndices A y B adjuntos a esta nota de estudio;
- comentar sobre el proceso de los proyectos, cualquier desafío con el que se encuentren los Estados y que pueda incluirse en el alcance del proyecto; y
- apoyar los Proyectos asignando especialistas para la ejecución de diversas las actividades de los proyectos.

APÉNDICE A

PROYECTO DE CERTIFICACIÓN Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS – REGION CAR

Región CAR	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Jaime Calderon RO/AGA OACI)	Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Abril 2018	Julio 2025
Objetivo	Asistir a los Estados de la Región CAR en la revisión de documentos relacionados con la certificación de aeródromos con el objetivo de incrementar el número de aeródromos certificados en la región CAR. Asimismo aumentar el número de equipos de seguridad operacional en pista establecidos para promover la aplicación de estrategias tendientes a reducir el número de accidentes e incidentes relacionados con la seguridad operacional en pista de manera continua.		
Alcance	El alcance del proyecto consiste en asistir a los Estados en la resolución de CAPS de los hallazgos de auditoria de USOAP en aeródromos, con la finalidad de dar cumplimiento a las metas regionales, así como desarrollar necesidades específicas con base en sus requerimientos y facilitar la certificación de los aeródromos, la resolución de deficiencias reportadas en la GANDD y mantener una vigilancia continua por las autoridades de aviación civil.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Numero de aeródromos certificados por Estado • Porcentaje de aeródromos certificados por Región • Cantidad de inspectores AGA por Estado • Porcentaje de IE por Estado en el área AGA • Numero de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos • Numero de deficiencias reportadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Alto nivel de compromiso para certificar aeródromos: A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las AAC que aún no lo hicieron a presentar un plan para certificar sus aeródromos que reciben operacionales internacionales para los siguientes 3 años, a fin de facilitar el seguimiento y contribuir con la meta regional de incrementar los aeródromos certificados. • Certificación de aeródromos: el proceso comprende 4 tareas principales: Proporcionar orientación/capacitación a los inspectores de aeródromo, establecimiento del proceso inicial de Certificación de Aeródromos y vigilancia continua, preparación de los manuales de Certificación y otorgamiento de la Certificación de Aeródromos. • Implementación del RST para los aeródromos faltantes: Como parte del proceso de certificación del aeropuerto, establecer formalmente equipos de seguridad operacional en pista en los aeródromos que aún no cuentan con RST. En seguimiento a lo iniciado por esta Oficina Regional NACC de la OACI se continuara asistiendo a los Estados/aeropuertos en la conformación de estos equipos siguiendo el material de referencia de la OACI (algunos se encuentran en el sitio web de Oficina Regional NACC de la OACI). 		

Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar apoyando a los grupos aeroportuarios de México para la finalización de la certificación de los 20 aeródromos restantes con base en un plan anual y se estima completaran la certificación hacia finales de 2023. El Grupo Aeroportuario GAP ha culminado con la certificación de sus 12 aeródromos bajo su administración. • Continuar asistiendo a los Estados/aeropuertos a requerimiento, con la continuación de la certificación de aeródromos, principalmente aquellos que han iniciado el proceso como son: Bahamas, Belice, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Honduras, Jamaica República Dominicana y el Caribe del Este y alcanzar al menos 65% de aeródromos certificados al final de 2022. • Se ha proporcionado material de orientación y listas de verificación en el sitio web de NACC (e-documents: con ejemplos de manuales de aeródromo, lista de verificación de contenido del manual de aeródromo, Términos de Reference (ToRs) de los Equipos de seguridad en pista (RST) y Reinicio de operaciones después de la pandemia COVID-19) para apoyar a los Estados/aeropuertos en el proceso de certificación.
Justificación	<ul style="list-style-type: none"> • Con base en las estadísticas y los resultados de USOAP de la OACI, en Latinoamérica el 57% de los Estados no han establecido un proceso para la certificación de aeródromos. • 77% de las autoridades regulatorias de los Estados no cuentan con suficientes recursos humanos (incluyendo una combinación apropiada de disciplinas técnicas de acuerdo al tamaño y alcance de las operaciones de los aeródromos en el Estado) para llevar a cabo sus funciones y mandato. • 61% de los Estados no se aseguran que los manuales de aeródromo se revisen periódicamente para verificar el estado de sus enmiendas y que la información contenida en el manual permanezca correcta. • 47% de los Estados no tienen un procedimiento para incorporar enmiendas subsecuentes al manual de aeródromo para su revisión y aprobación/aceptación por el personal técnico de la autoridad de reglamentación. • 47% de los Estados no garantizan que los operadores de aeródromo desarrollen e implementen programas de mantenimiento. • 85% de los estados no han establecido un proceso de revisión de la validez del uso de los estudios aeronáuticos o análisis de riesgo que justifique una aplicación para una exención o excepción. • 81% de los estados no han establecido ni implementado un mecanismo para evaluar los resultados de conducir análisis de riesgo o estudios aeronáuticos.
Proyectos relacionados	Por determinarse

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
A la fecha, la región CAR cuenta con 93 aeródromos certificados, de 148 internacionales, lo que representa un 63%	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/Estados	63%	1Q2022	Se ha alcanzado 63% de aeródromos certificados para el 1Q2022. Se estima incrementar a 67% para finales de 2022.
A la fecha, se cuenta con 73 aeródromos que han implementado el RST	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/Estados	70%	1Q2022	La implementación de RST se ha mantenido estable y se espera incrementar en un 20% para finales de 2022
Implementación del iPack “Reapertura de Operaciones en aeródromos” en los restantes 5 estados/aeropuertos de Centro América	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/Estados	70%	1Q2022	El iPack se completó en Belice y 6 estados de OECS bajo ECCAA en 2021. Se inició en Guatemala, Costa Rica, Honduras, El Salvador en febrero de 2022 para concluir en marzo de 2022.
Seguimiento a 20 aeropuertos que han iniciado el proceso de certificación en la región CAR conjuntamente la autoridad de aviación civil (México, Belice, Bahamas, Costa Rica, Honduras y Guatemala, Cuba y República Dominicana)	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	75%	ABIERTA	Se certificaron dos aeródromos en República Dominicana en enero de 2022. Se espera alcanzar al menos un 67% de aeródromos certificados en CAR para 3Q2022.

¹ Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
Se brindó asistencia a Bahamas y se continua brindando asistencia a los estados próximos a recibir la auditoria del USOAP como Mexico, Barbados, Costa Rica, República Dominicana y El Salvador.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	80%	ABIERTA	Se continúa con el trabajo de asistencia a Mexico, Costa Rica, Barbados, Republica Dominicana y El Salvador
Elaboración de plantillas y provisión de material guía para que los Estados utilicen en el proceso de certificación.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	100%	CUMPLIDO	En el sitio web de ICAO NACC en e-documents se encuentra material guía de referencia y se añadió lo relacionado con reapertura de operaciones y lista de verificación
Seguimiento a la implementación de los Equipos de seguridad operacional en pista y conformación de nuevos en aquellos estados/aeropuertos que aún no cuentan con el RST.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	70%	ABIERTA	Sin cambios. Se continua dando seguimiento a México, Aruba, Honduras, Costa Rica a la fecha.
Plan de implementación del GRF por los estados/aeropuertos en CAR	PFF CAR AGA 02	ESTADOS	20%	ABIERTA	Se recibió el plan de implementación de 5 estados (USA, Canadá, Nicaragua, Cuba, El Salvador y Costa Rica). Se brinda asistencia a los estados que lo requieren.
Recursos necesarios	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. Se requiere la designación de expertos por los Estados (asistencia directa) para la ejecución de las actividades mencionadas Acceso a la reglamentación del Estado, orientación, manuales, procedimientos, circulares de asesoramiento y otras mejores prácticas disponibles.				

APÉNDICE B

PROYECTOS DEL PROGRAMA AERÓDROMOS - REGIÓN SAM

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> <i>(Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)</i>	Seguridad Operacional y Certificación <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Abril 2018	Julio 2025
Objetivo	Asistir a los Estados de la Región SAM en el incremento del número de aeródromos certificados y en el establecimiento de mecanismos de seguridad operacional en pista (ej. Equipos de Seguridad Operacional en Pista) para enfrentar eventos relacionados con seguridad operacional en pista en los aeródromos designados.		
Alcance	El alcance del proyecto incluye la identificación de problemas latentes u obstáculos en el proceso de certificación de aeródromos, con la finalidad de evaluar mejor a los Estados en el cumplimiento de las metas regionales y desarrollar necesidades específicas con relación a documentación, procesos y procedimientos, desarrollo de lineamientos, entrenamiento, asesoramiento de expertos, mejores prácticas y recolección de datos e información, para facilitar la certificación inicial de aeródromos y vigilancia continua.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de aeródromos certificados por Estado • Porcentaje de aeródromos certificados por Región • Cantidad de inspectores AGA por Estado • Porcentaje de IE por Estado en el área AGA • Cantidad de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos • Cantidad de deficiencias reportadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Alto nivel de compromiso para certificar aeródromos: A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las AAC a presentar un plan para certificar un número mínimo de aeródromos por año en los próximos 3 años, a fin de contribuir con la meta regional de incrementar los aeródromos certificados. • Recolección de datos e información: A través de un mecanismo de cooperación (a ser definido con los Estados y los socios de la Industria), el Proyecto realizará una encuesta para recolectar datos y definir el nivel de madurez de la documentación/procedimientos disponibles para comprometer la certificación inicial de aeródromos. • Análisis de datos e información: Luego de recolectar los datos, esto permitirá a los especialistas del proyecto hacer un análisis de brecha y definir las soluciones requeridas (lineamientos, documentación, la gestión de “<i>RST Go-teams</i>”, cooperación técnica, seminarios, talleres, etc.) siguiendo el principio de Pareto. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer sub-proyectos de los Estados (Programa de Certificación (3años) y Planes Anuales): El Proyecto luego establecerá (con el apoyo de los especialistas de los Estados y bajo la coordinación del coordinador del Programa) sub-proyectos por Estado con una metodología común de manera que todos los programas de certificación de los Estados puedan ser monitoreados por el coordinador del Programa. Estos sub-proyectos desarrollarán, entre otras, las siguientes tareas: <ul style="list-style-type: none"> – Analizar el alto nivel de compromiso y los recursos disponibles para la certificación de aeródromos (en los Estados y los operadores de aeródromos). – Evaluar la infraestructura de los Estados y el programa de certificación de aeródromos para identificar el apoyo potencial de otro(s) Estado(s) Contratante(s), RSOO's, organizaciones internacionales o las OR. – Proporcionar al Estados y al coordinador del Proyecto una herramienta para medir la mejora e identificar los posibles obstáculos. • Certificación inicial de aeródromos: Consecuentemente, a medida que los Estados implementen su programa, los aeródromos recibirán una certificación inicial de tal manera que la fase de vigilancia continua pueda empezar. Esta certificación inicial se basará en las condiciones actuales, con excepciones o métodos de cumplimiento alternos, en caso necesario. • Implementación inicial del RST para cada aeródromo designado: Como parte del proceso de certificación del aeropuerto, establecer formalmente equipos de seguridad operacional en pista en cada aeródromo designado, siguiendo los lineamientos comunes basados en los documentos de apoyo de la OACI.
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta sobre la disponibilidad de la documentación, procedimientos y personal competente para la certificación de aeródromos en los Estados. YE2017 • Plantilla del manual de aeródromos regional para el proceso de certificación de aeródromos. YE2018 • Lineamientos de los Equipos Regionales de Seguridad Operacional en Pista para la implementación con base en las mejores prácticas de la OACI y la industria. YE2019 • Requerimientos regionales mínimos de SMS de aeródromos para aplicar a una certificación inicial de aeródromos. YE2018 • “Modificación de estándares” regionales o procedimiento en “casos de seguridad operacional” para que los operadores de aeródromos presenten solicitudes de excepciones y apliquen a una certificación inicial de aeródromo. YE2019 • 100% de Estados con un Programa de Certificación de Estado para un aeródromo designado. YE2019 • % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con la certificación inicial completada. YE2020 • % (a definir por el Plan SAM) de Estados con suficientes inspectores de aeródromos competentes o con disposiciones y mecanismos legales para delegar a otras entidades (otros Estados, RSOO's, etc.). YE2020 • % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con Equipos de Seguridad Operacional en Pista establecidos. YE2020
Justificación	<ul style="list-style-type: none"> • De conformidad con la OACI (Informe de Seguridad Operacional 2015 - USOAP CMA), casi el 60 por ciento de los Estados en el mundo no ha implementado totalmente los requerimientos para la certificación de aeródromos. Más de 50 por ciento de los Estados no han establecido un proceso de certificación de aeródromos exhaustivo, incluyendo todas las evaluaciones necesarias. Además, casi 60 por ciento de los Estados no han establecido, en el marco de su proceso de certificación, un mecanismo basado en evaluaciones de seguridad operacional, para revisar y aceptar la falta de cumplimiento de los requerimientos establecidos. • Asimismo, más del 60 por ciento de los Estados no aseguran que sus operadores de aeródromo hayan establecido e implementado estrategias integradas, incluyendo Equipos de Seguridad Operacional en Pista Locales (LRST), para la prevención de incursiones en pista y otros accidentes e incidentes en los aeródromos. • En Febrero de 2018, la Oficina Regional SAM alcanzó el 30% de aeródromos internacionales certificados.
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> • TBD

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre la reglamentación/procedimientos nacionales aprobados sobre certificación de aeródromos con el fin de establecer un punto de referencia con relación a las necesidades de documentación.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	2Q-2018	Finalizada Se recibieron resultados de encuesta enviada a Estados mediante oficio LT 10/2.1.1-SA247
Recolectar las mejores prácticas de los Estados para desarrollar material de orientación (plantillas) e incorporarlo a el conjunto LAR AGA	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	YE2020	Iniciada Bajo el paraguas del Proyecto RLA99/901, el Comité Técnico del SRVSOP está trabajando en un “Modelo de Manual de Aeródromo” para facilitar la certificación, además de la actualización del Modelo de Manual del Inspector de aeródromos y otras propuestas de modelos de manuales. Oct 2020: El modelo está en su fase final de revisión y podría estar disponible a finales 2020 e-CRPP03: disponible en el portal www.srvsop.aero
Revisar los resultados de la encuesta y preparar un plan a nivel Regional y Estatal para respaldar las brechas identificadas.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa & SRVSOP TC	100%	CRPP/5 (2019)	Conforme la aceptación del Plan de Seguridad Operacional para la Región SAM, la Oficina SAM en conjunto con el SRVSOP están en proceso de preparar un plan Regional pormenorizado. Oct 2020: se cuenta con un plan regional pormenorizado, pero de uso interno en la Oficina Regional. En esta NE

¹ Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
					se propuso, bajo el asunto 3, una propuesta de metas de certificación por Estado.
Preparar metodología (procedimientos y plantillas) para que los Estados presenten sus sub-proyectos de certificación.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	CRPP/5 (2019)	Para CRPP/5 se presenta un caso de negocio de Proyecto de Asistencia Técnica que utilizaría parte de la documentación utilizada en pasados ensayos de certificación de aeródromos. Oct. 2020: en periodo de prueba la metodología, a cargo del SRVSOP, bajo la modalidad de ensayo de certificación del aeropuerto de Calama en Chile. Se ofreció el proyecto a 2 Estados con dificultades para certificación, sin embargo, por la pandemia se suspendieron los esfuerzos.
Planificación de Go-Teams para apoyar Certificación inicial (con el soporte del SRVSOP u otras partes interesadas)	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa & SRVSOP TC	40%	YE2022	Se cuenta con solicitud de un (1) Estado interesado en un Go-Team para ejecutarse entre 2019-2020. Oct 2020: por motivos de pandemia se suspendieron las misiones Go-Teams. Se están retomando esfuerzos de manera virtual. e-CRPP03: Se está realizando una asistencia de certificación a Chile. Se planifica una para finales de 2021 para Argentina. e-CRPP04: Se están desarrollando asistencias a Chile y Panamá. Argentina confirmó su solicitud de ensayo para 2022.
Preparar material de orientación (en español) para la creación de RSTs.	PFF SAM AGA 02	TBD	100%	PPRC/5 (2019)	Con base en el Manual RST de la OACI, se creó y publicó la primera edición de la Circular de Asesoramiento para RST del SRVSOP, disponible en: https://www.srvsop.aero/circulares/ca-aga-153-010-implementacion-de-equipos-de-seguridad-de-pista-rst/
Preparar un plan para implementar RSTs por aeropuerto designado.	PFF SAM AGA 02	TBD	50%	2021 2023	Oct 2020: se distribuyó una encuesta a los Estados SAM para medir el estatus de implementación de RST, que servirá de línea base para las acciones. e-CRPP03: se preparó una Nota de Estudio para empujar un proyecto bajo RASGPA. El mandato del mismo fue

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
					aprobado y se está en proceso de preparación del proyecto de seguimiento. Se mantiene fecha de finales 2021. e-CRPP04: se solicitaron puntos focales a los Estados para inicio del proyecto a través del RASGPA.
Equipos de planificación de Seguridad Operacional en Pista o RS Go-Teams (con el apoyo de la Sede de la OACI, Estados, ACI y otros socios/involucrados)	PFF SAM AGA 02	TBD	5%	2020-en adelante	e-CRPP04: Colombia reporta inicio de esfuerzos en varios aeródromos.
Recursos necesarios	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. Provisión de contrapartes en cada Estado, en un enfoque de Administración de Matriz (compartir recursos), para el proyecto. Se requiere la designación de expertos por los Estados (asistencia directa) en la ejecución de algunos entregables. Acceso a la reglamentación del Estado, orientación, manuales, procedimientos, circulares de asesoramiento y otras mejores prácticas disponibles.				

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F2	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)	Planificación Aeroportuaria <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Julio 2019	Julio 2025
Objetivo	Garantizar la infraestructura adecuada y suficiente de aeródromos en los Estados para el desarrollo de la aviación civil nacional y regional, permitiendo la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea.		
Alcance	El proyecto se limitará a los Estados SAM y considerará los aeródromos internacionales (presentes y planificados a futuro) enumerados en el Plan Regional de Navegación Aérea.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Número de Estados con Planes Nacionales de Sistema de Aeropuertos • Número de aeródromos internacionales con Planes Maestros actualizados (< 5 años) • Número de Estados con al menos un (1) especialista en planificación aeroportuaria 		
Estrategia	Implementación del plan en 4 fases o “paquetes de trabajo”: <ul style="list-style-type: none"> • Una hoja de ruta o guía que los Estados deben respaldar a través del ANP regional, con el fin de abordar la brecha de planificación de la infraestructura aeroportuaria • Material de orientación para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria • Reglamento modelo sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales • Creación de capacidad y transferencia de conocimientos a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación aeroportuaria 		
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Estados con Planes Nacionales de Sistemas de Aeropuertos alineados o como parte de Plan Nacional de Navegación Aérea • Aeródromos internacionales con planes maestros actualizados y alineados con Plan Nacional • Estados con mecanismos de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria • Estados con reglamentos que incluyan elementos de planificación maestra de aeródromos • Estados con competencias sobre planificación aeroportuaria (Estados con al menos un (1) especialista en Planificación Aeroportuaria) 		

Justificación	<ul style="list-style-type: none"> En la Región SAM existe una falta de capacidad de infraestructura aeroportuaria en muchos hubs importantes que ha llevado a mayores costos, saturación, demoras, ineficiencias y pérdida de oportunidades debido a la falta de espacio para operar, actuando así en contra de la situación común de largo plazo, interés nacional y regional de aprovechar los beneficios de la creciente conectividad aérea. Según el Doc 9854 de la OACI, el principal desafío para los operadores de aeródromos será proporcionar suficiente capacidad de aeródromo, mientras que el desafío para el sistema ATM será garantizar que toda la capacidad disponible se utilice plena y eficientemente.
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> F3

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ²	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados SAM sobre Planificación Aeroportuaria		Coordinador del Programa	100%	2Q-2020	Finalizada Reporte de encuesta disponible en https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA
Preparación de hoja de ruta o guía sobre aspectos de planificación aeroportuaria a nivel nacional y local		Coordinador del Programa / Grupo de tarea (por definir)	20%	2Q-2022 YE-2022	e-CRPP03: trabajo demorado por falta de recursos. e-CRPP04: se está preparando hoja de ruta para 2022, considerando evento planificado bajo RLA06/901
Preparación de Material de orientación para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria		Coordinador del Programa / Grupo de tarea (por definir)	15%	2Q-2022 YE-2022	e-CRPP03: trabajo demorado por falta de recursos. e-CRPP04: en proceso
Reglamento modelo sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la		Coordinador del Programa /	100%	4Q-2021	e-CRPP03: Reglamento LAR AGA actualizado y disponible en www.srvsop.aero

² Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ²	Fecha entrega	Comentarios
planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales		SRVSOP (por definir)			
Creación de capacidad y transferencia de conocimientos a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación aeroportuaria (curso o seminario sobre planificación aeroportuaria)		Coordinador del Programa / Apoyo externo / CIAC (por definir)	0%	4Q-2025	
Inclusión en e-ANP (VOL III) de previsiones sobre Planificación Aeroportuaria		GREPECAS	0%	2Q-2022 YE-2022	e-CRPP03: se está trabajando en una propuesta para el ANP, pero depende del avance de los trabajos del VOL III. e-CRPP04: actividad retrasada, se espera que con el avance de VOL III en 2022 se incorpore una propuesta para revisión de los Estados.
Estados preparar planes nacionales alineados a plan regional en aspectos de Planificación Aeroportuaria		ESTADOS	0%	4Q-2023	
Estados cuentan con Planes Nacionales de Sistema de Aeropuertos.		ESTADOS	0%	4Q-2024	
Estados con mecanismos para garantizar planes maestros locales actualizados y alineados a planes nacionales.		ESTADOS / OPERADORES DE AERODROMOS	0%	4Q-2025	

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)		DP N° F3	
Programa	Título del Proyecto		Fecha inicio	Fecha término
<p><i>Aeródromos</i></p> <p><i>(Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)</i></p>	<p>Implementación de A-CDM</p> <p>Coordinador del proyecto: Sady Beaumont - PERU</p>		<p>Julio 2019</p>	<p>Julio 2025</p>
<p>Objetivo</p>	<p>El objetivo principal del proyecto es apoyar la implementación de los elementos seleccionados de A-CDM, ya que A-CDM se ha identificado globalmente como una forma de aumentar la capacidad en el aeropuerto mediante el aumento de la conciencia de la situación de todos los interesados involucrados mediante el intercambio de información. que conducen a un mejor proceso de toma de decisiones colaborativas, especialmente durante el proceso de cambio en el aeropuerto.</p>			
<p>Alcance</p>	<p>Aeródromos seleccionados (alta densidad u otro parámetro) de la región SAM</p>			
<p>Métricas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • % de aeródromos internacionales aplicables que han implementado operaciones aeroportuarias mejoradas a través del CDM-aeropuerto (aplicable = alta densidad) (medición de fases por aeródromo) • GANP KPI01, KPI02, KPI10, KPI13, KPI14 			
<p>Estrategia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Que los Estados respalden la necesidad de implementar el elemento B0 / 1 de A-CDM en aeródromos seleccionados. • Preparar Material de orientación para establecer reglas y criterios comunes para el intercambio de información y la implementación de elementos seleccionados. • Estados endosan e implementan guía regional para garantizar armonización. • Implementación por aeródromo siguiendo 4 pasos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fase de información ○ Fase de Análisis ○ Fase de Implementación ○ Fase Operacional • Asistencia directa para iniciar proyectos piloto en aeródromos seleccionados, con el apoyo de Estados, organismos internacionales y expertos en la materia. 			
<p>Metas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación uniforme, armonizada pero escalable del concepto a nivel regional • Integración a las redes regionales • Reducción de demoras • Mejor utilización de capacidad existente 			

Justificación	El Proyecto A-CDM fue aprobado en la 5ta reunión del CRPP (2019) por lo que apenas se estaban iniciando la planificación y acciones del proyecto con seminarios en ambas regiones. No obstante, por motivos del COVID-19, muchos de los aeropuertos congestionados (aquellos en donde sería aplicable la implementación total de A-CDM) se han visto afectado en su volumen de tráfico. No obstante, el elemento de “compartición de información” (information sharing) sigue siendo aplicable y útil orientados a la situación de reinicio y recuperación de las operaciones a su transición a la normalidad.
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> F2

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ³	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre implementación de A-CDM	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	3Q-2019	Finalizada Se recibieron resultados de encuesta enviada a Estados mediante oficio SA5508 Reporte de encuesta disponible en https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA
Primera edición de Guía de Implementación A-CDM		Coordinador del Programa	100%	4Q-2020	Finalizada Presentada a los Estados en e-CRPP/02 para su endoso (primera edición)
Inclusión en e-ANP (VOL III)		GREPECAS	5%	2Q-2021 YE-2022	e-CRPP04: En proceso de preparación de una propuesta

³ Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ³	Fecha entrega	Comentarios
Implementación en aeródromos seleccionados		Estados	20%	4Q-2025	A la fecha (febrero de 2022) se han identificado 10 aeródromos aplicables, los cuales llevan en conjunto una implementación cercana al 20%.

— FIN —