



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

**TERCERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE NAVEGACIÓN
AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REGIÓN
SAM**

INFORME FINAL

Lima, Perú, 22 al 24 de agosto de 2016

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la reunión	ii-1
	Lugar y duración de la reunión	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos	ii-1
	Horario, organización, métodos de trabajo, oficiales y Secretaría	ii-1
	Idiomas de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-1
	Asistencia	ii-2
	Lista de conclusiones	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
	Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea	
	Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
	Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional	
	Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
	Actividades preparatorias para el Trigésimo Noveno período de sesiones de la Asamblea (A/39)	
	Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
	Actividades iniciales para la implantación de un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM	
	Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
	Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM, se celebró en las instalaciones de la Oficina Regional de la OACI en Lima, Perú, del 22 al 24 de agosto de 2016.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El señor Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, saludó a los participantes y les reiteró su agradecimiento por el continuo apoyo a las actividades emprendidas a escala regional por la Oficina Regional Sudamericana, así como a las autoridades de aeronáutica civil de la Región Sudamericana de la OACI por el continuo soporte. Asimismo, destacó la importancia que al final de la Reunión se pueda obtener un balance final del grado de cumplimiento alcanzado en la implantación de las prioridades indicadas en la Declaración de Bogotá, y en aquellas prioridades de implantación en las que no se haya podido alcanzar la meta, se informe los planes para dar cumplimiento a las mismas.

ii-3 HORARIO, ORGANIZACIÓN, MÉTODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 15:00 horas, con adecuadas pausas. Se adoptó la modalidad de trabajo como comité único y grupos de trabajo.

El señor Iván Tulcán delegado de Ecuador, fue elegido como Presidente de la Reunión, y el señor Carlos Fernández delegado de Argentina, fue elegido Vice-Presidente.

La Reunión tuvo dos Secretarios. El señor Onofrio Smarrelli, Oficial Regional CNS de la Oficina Regional de Lima, para la parte de Navegación Aérea y el señor Marcelo Ureña, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Regional de Lima para la parte de Seguridad Operacional.

Del mismo modo, la Secretaría contó con el apoyo de todos los Oficiales de la Oficina Regional de Lima, señorita Verónica Chávez, Oficial de Asistencia Técnica, Sr. Jorge Armoa, Oficial Regional de Gestión de Información Aeronáutica y Meteorología, señor Fabio Salvatierra, Oficial Regional de Aeródromos rutas Aéreas y Ayudas Terrestres y Sr. Roberto Arca, Asesor ATM/SAR.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

El idioma de trabajo fue el español.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del
Orden del Día:

Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea

Cuestión 2 del
Orden del Día: Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional

Cuestión 3 del
Orden del Día: Actividades preparatorias para el Trigésimo Noveno Periodo de sesiones de la Asamblea (A/39)

Cuestión 4 del
Orden del Día: Actividades iniciales para la implantación de un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM

Cuestión 5 del
Orden del Día: Otros asuntos

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión 22 participantes de 9 Estados de la Región SAM (Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) más un representante de Estados Unidos, además de los Oficiales de OACI. La lista de participantes aparece en la página iii-1.

ii-7 LISTA DE CONCLUSIONES

No.	Título de Conclusión	Página
AN&FS/3-1	PARÁMETROS PARA APROXIMACIONES ESTABILIZADAS	2-2
AN&FS/3-2	REALIZAR UNA NUEVA ENCUESTA SOBRE LAS DIFICULTADES QUE IMPIDEN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS	2-3
AN&FS/3-3	ACEPTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ESTRATEGIA DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS, INCLUYENDO MEJORAS	2-4
AN&FS/3-4	IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS DIRECTORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA QUINTA REUNIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SSP Y ACTIVIDADES A SER DESARROLLADAS EN ESTA REUNIÓN	2-5
AN&FS/3-5	ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN PARA LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM EN MATERIAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y EL CMA DEL USOAP	2-5

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Paolo Marino
Director Nacional de Seguridad Operacional
Dirección General de Control de Tránsito Aéreo
Junín 1060, 1er piso
Buenos Aires, Argentina

Tel: +54 11 5941- 3000
E-mail: pmarino@anac.gob.ar

Guillermo Ricardo Cocchi
Director de Servicios de Navegación Aérea
Dirección General de Control de Tránsito Aéreo
Junín 1060, 1er piso
Buenos Aires, Argentina

Tel: +54 11 43176000 int. 68453
E-mail: dsna@faa.mil.ar

Oscar Villabona
Director Nacional Inspecciones
ANAC
Av. Garay esqu. Azopardo
Buenos Aires, Argentina

Tel: + 5411 5941-3000
E-mail: ovillabona@anac.gob.ar

Carlos Rubén Fernandez
Jefe de la Unidad de Planificación
ANAC
Av. Garay esqu. Azopardo
Buenos Aires, Argentina

Tel: + 5411 5941-3016
E-mail: crfernandez@anac.gob.ar

Alejandro Daniel Núñez
Jefe Departamento GSO
Dirección General de Control de Tránsito Aéreo
Junín 1060, 4to piso
Buenos Aires, Argentina

Tel: +54 11 5789-0419
E-mail: a.nuniez@gmail.com

Dario Castaño
Coordinador ATS AP. Mendoza
DGCTA
Junín 1060, 1er piso
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 5789 0419
E-mail: dario.castano@yahoo.com.ar

BOLIVIA

César Varela Carvajal
Director Ejecutivo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Arce 2631, Edif. Multicine Piso # 9
La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia

Tel: +5912 2114465
E-mail: cvarela@dgac.gob.bo

Marco Marcelo Castrillo Franco
Responsable Estándares de Vuelo
Dirección General de Aeronáutica Civil
Edificio Multicine Piso # 9
Av. Arce # 2631
La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia

Tel: + (5912) 72518 903
E-mail: marcoastrillo@dgac.gob.bo

CHILE

Eduardo Villalobos
Director de Planificación
Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC)
Miguel Claro 1314
Providencia, Santiago, Chile

Tel: +56 2 2439-2516
E-mail: eduardo.villalobos@dgac.gob.cl

Lorenzo Sepúlveda
Director de Seguridad Operacional
Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC)
Miguel Claro 1314
Providencia, Santiago, Chile

Tel: +56 2 439-2000
E-mail: lsepulveda@dgac.gob.cl

ECUADOR

Iván A. Tulcán Ormaza
Director de Navegación Aérea
Dirección General de Aviación Civil (DGAC)
Buenos Aires Oe1-53 y 10 de Agosto
Quito, Ecuador

Tel: 593 2 294 7400 Ext. 5111
E-mail: ivan.tulcan@aviacioncivil.gob.ec

PANAMA

Flor Eneida Silvera Cardales
Directora de Navegación Aérea
Autoridad de Aeronáutica Civil de Panama (AACP)
Albrook, Edificio 646
Ciudad de Panamá, República de Panamá

Tel: +507 315 9801 / 9846
E-mail: fsilvera@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Roque Díaz Estigarribia
Director de Aeronáutica
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
Mariscal López 1164
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 211978
E-mail: roquediaze@gmail.com
dac@dinac.gov.py
Edificio Ministerio de Defensa

Hernán Jhonny Colman Quintana
Asesor Dirección de Aeropuertos/
Coordinador CMA/USOAP/OACI
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)
Mariscal López 1164
Edificio Ministerio de Defensa
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 203615
E-mail: hc_dac@dinac.gov.py

PERÚ

Paulo Vila Millones
Coordinador Navegación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
Jr. Zorritos 1203
Lima, Perú

Tel: +511 6157800
E-mail: pvila@mtc.gob.pe

Fredy Nuñez
Coordinador Técnico SOP
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
Jr. Zorritos 1203
Lima, Perú

Tel: +511 6157800
E-mail: fnunez@mtc.gob.pe

Verónica Pajuelo
Abogada
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
Jr. Zorritos 1203
Lima, Perú

Tel: +511 6157800 anexo 7730
E-mail: vpajuelo2@gmail.com

Victor Arcaya López
Inspector DGAC
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
Jr. Zorritos 1203
Lima, Perú

Tel: 9927 16119
E-mail: varcaya@mtc.gob.pe

URUGUAY

Pedro Cardeillac
Director de Navegación Aérea
Dirección Nacional de Aviación Civil
Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)
Wilson Ferreira Aldunate 5519
Canelones, Uruguay

Tel: +5982 604-0408
E-mail: pcardeillac@dinacia.gub.uy

Marcos Revetria
Director de Seguridad Operacional
Dirección Nacional de Aviación Civil
Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)
Wilson Ferreira Aldunate 5519
Canelones, Uruguay

Tel: +5982 604-0408
E-mail: mrevetria@dinacia.gub.uy

VENEZUELA

Carlos Alberto Millán Yaguaracuto
Director de los Servicios de la Navegación Aérea
Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)
Torre Británica - Altamira
Caracas, Venezuela

Tel: +58 416 6091705
E-mail: carlos.millan@inac.gob.ve

Carlos Mata Sosa
Gerente General de Seguridad Aeronáutica
Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)
Torre Británica - Altamira
Caracas, Venezuela

Tel: +58 412 3337369
E-mail: carlos.mata@inac.gob.ve

ESTADOS UNIDOS

Leandro Friedman
Senior FAA Representative to South American
Federal Aviation Administration
U.S. Embassy – Brasilia, Brazil

Tel: + 5561 3312-7580
E-mail: paul.friedman@faa.gov

OACI/ICAO

Onofrio Smarrelli
Oficial Regional CNS
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: osmarrelli@icao.int
Web:

Marcelo Ureña
Oficial Regional FLS
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: murena@icaoinc.com

Verónica Chávez
Oficial Regional TAO
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: vchavez@icaoinc.com

Jorge Armoa
Oficial Regional AIM-MET
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: jarmoa@icaoinc.com

Fabio Salvatierra
Oficial Regional AGA
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: fsalvatierra@icaoinc.com

Roberto Arca
Asesor ATM/SAR
Oficina Regional Sudamericana
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686
Fax: +511 611-8689
E-mail: jarca@icaoinc.com

Cuestión 1 del Orden del Día: Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea

1.1 Bajo esta Cuestión del orden del día, la Reunión analizó las NE/02 - *Seguimiento de las metas de implantación sobre el PBN*, NE/03 - *Seguimiento de las metas de implantación sobre el ATFM*, NE/04 - *Seguimiento de las metas de implantación sobre el AIM*, NE/05 - *Seguimiento de la implantación de la interconexión AMHS* y NE/06 - *Seguimiento de la implantación de la interconexión AIDC*, todas presentadas por la Secretaría.

IMPLANTACIÓN OPERACIONAL PBN

1.2 El Estado actual de avance del Proyecto PBN en la Región SAM desde la reunión AN&FS/2 (septiembre 2015) a la fecha, es el siguiente:

- a) Actualización de los Planes Nacionales PBN: 77% del 100% previsto alcanzar en el año 2016. Colombia y Surinam no actualizaron sus Planes Nacionales PBN. Panamá informó que hará los esfuerzos necesarios para cumplir con ese compromiso antes de que finalice el 2016.
- b) Reducción de CO₂ anual durante el período 2013-2016: se alcanzaron importantes beneficios ambientales. Durante 2013 se redujeron 40.000 Tons. de CO₂, en 2014 se redujeron 51.000 Tons. de CO₂ y durante 2015 se alcanzó una reducción de 23.351 Tons. de CO₂. Los Ahorros para 2016 serán suministrados por los Estados en la Reunión SAMIG/18.
- c) Implantación de Rutas RNAV: 65%, superando la meta del 60% de la Declaración de Bogotá.
- d) Desarrollo de los Planes de Acción para el rediseño de espacios aéreos seleccionados aplicando la PBN: 78% de la meta del 100% para 2016.
- e) Implantación de SIDs/STARs PBN: 72,16%, superando la meta de la *Declaración de Bogotá* del 60%.
- f) Aplicación de las técnicas de CDO 22,58 % y CCO 20,65%, lo que significa un avance del 18% y 15% respectivamente desde la reunión AN&FS/2. Los Estados han tenido dificultades para implantar estas técnicas asociadas a las SID y STAR PBN. En ese sentido se informó a los Estados que la aplicación de las técnicas CDO y CCO depende de la aplicación de los procesos indicados en los Manuales CDO y CCO de la OACI. Si estos procesos se aplican a las SIDs y STARs PBN ya publicadas se pueden revalidar con la aplicación de estas técnicas.
- g) El Estado de implantación de la Resolución A 37-11 con respecto a las Aproximaciones PBN de los Estados figura en el **Apéndice A** de esta parte del Informe. Regionalmente se ha alcanzado el 75,14% de implantación de la Resolución A37/11. Panamá ha informado que implantará en los Aeropuertos de Boca del Toro y Scarlet, procedimientos instrumentales PBN antes de finalizar el 2016. Ecuador implantará en 4 Aeropuertos Internacionales procedimientos Instrumentales PBN. Argentina informó que tiene

previsto la tercerización de los Procedimientos Instrumentales. Perú suministró a la Secretaría información actualizada del estado de sus procedimientos PBN. La Secretaría convalidará los datos con la base de datos y procederá a su actualización.

1.3 Entre los factores que afectan el cumplimiento de las metas en la Región SAM, identificamos las siguientes dificultades:

- a) Faltan Diseñadores de Procedimientos PBN en dos Estados. En ese sentido Uruguay informó que está en proceso de contratación de un curso de formación de Diseñadores de procedimientos PANS-OPS Básico y PBN. Surinam no atendió la Reunión para informar sobre esta dificultad.
- b) Fallas en el Gerenciamiento del Proyecto para el cumplimiento de las metas en 4 de los Estados. Argentina ha indicado que tienen un nuevo Proveedor de Servicios y que se han atrasado los planes de implantación PBN previstos para el segundo semestre de 2016. Colombia y Guyana Francesa no han atendido la Reunión para informar acerca de sus Proyectos PBN. Uruguay no ha avanzado en el Proyecto de diseño PBN a la espera de un Proyecto integrado de los flujos SUR que involucran Argentina-Uruguay y Brasil.
- c) Dos Estados han interrumpido el Proyecto de diseño PBN del TMA para atender necesidades de otros proyectos ATS. Panamá informó que está en un proceso de implantación de un nuevo sistema y la falta de recursos humanos ha sido un obstáculo para la capacitación ATC así como para realizar la simulación necesaria del diseño PBN y Paraguay informó que se estima relanzar el Proyecto de rediseño antes de finalizar el 2016.

IMPLANTACIÓN DE LA ATFM EN LA REGIÓN SAM

1.4 La Reunión tomó nota del estado de ejecución en la realización de los cálculos de capacidad de pista y sectores ATC. Los únicos Estados que no han cumplido con este requisito han sido Guyana y Surinam que no han asistido a la Reunión. El porcentaje actual de esta métrica es del 85%.

1.5 Con respecto a la métrica de implantación de unidades de flujo en la Región SAM, que se encontraba en un 35% en la anterior reunión del AN&FS/2, se sumaron Ecuador, Panamá (FMP en la FIR Panamá entre las 12.30 UTC y 0100UTC) Perú y Uruguay a la implantación de FMP, alcanzando la Región un 63% de implantación ATFM. Por lo tanto, el avance logrado en la implantación de unidades de control de flujo ha sido del 28%, como lo muestra el siguiente cuadro:

Mayo 2016 63%	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	FGY	ECU	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN
	NO	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI

Porcentaje de Estados que tienen implantada la ATFM en unidades de Gestión (FMU) o en puestos de Gestión de Flujo (FMP)

1.6 La reunión tomó nota que Argentina prevé implantar una Unidad ATFM para mayo de 2017 en la FIR Ezeiza. Bolivia informó que prevé implantar para febrero de 2017 un puesto ATFM (FMP) en la FIR La Paz.

Uso de NOTAM como medida ATFM

1.7 La Secretaría recordó a los Estados la importancia de aplicar el uso del NOTAM a lo especificado en el Anexo 15 y a evitar usar los NOTAMS como medio de comunicación de medidas ATFM. Los Estados han estado confundiendo medidas ATFM con medidas de Contingencia. En ese sentido recordó a los Estados que el uso de los NOTAMS fuera de su contexto normativo puede ocasionar impactos negativos en la seguridad operacional.

Implantación de la ATFM en el Estado Peruano

1.8 La Secretaría destacó como ejemplo el proceso seguido por Perú y adelantó que para la Reunión SAM/IG/18 se solicitará a Perú una presentación explicativa práctica del uso del CTOT que es la herramienta que cuentan varios de los sistemas ATC automatizados en la región.

IMPLANTACIÓN DE LA FASE 1 DE LA TRANSICIÓN DEL AIS AL AIM

1.9 La Reunión analizó el avance de las metas consideradas dentro de la Declaración con relación a los requerimientos del AIM. La Reunión tomó nota que de los puntos contemplados en la Fase 1 de la Hoja de Ruta de transición del AIS al AIM, el Proyecto de implantación de la calidad en las unidades de gestión de la información aeronáutica (AIM) es el que dificulta en mayor grado la culminación de la misma.

1.10 La Declaración de Bogotá obtiene a nivel regional un compromiso de la alta gerencia para poder certificar la calidad en los procesos del AIM. Este compromiso debe replicarse a nivel nacional para poder obtener una certificación en el plazo comprometido.

1.11 En este sentido, Argentina ha culminado la implantación del QMS/AIM y ha entrado en un proceso de certificación en la que ya se han realizado la Auditoría Externa y actualmente están a la espera de la Certificación del QMS/AIM. Panamá ha culminado los procesos de implantación, y han llamado a una licitación para seleccionar la empresa que realizaría la auditoría de certificación. Inconvenientes administrativos han retrasado cumplir con la planificación pero estiman culminarlos para el último trimestre de 2016. Colombia y Venezuela continúan sin poder certificar sus sistemas AIM y el retraso más preocupante en la implantación de la calidad es el que se identifica en los sistemas de Bolivia, Guyana y Surinam. Durante la reunión, el delegado de Ecuador comunicó que su Estado no ha logrado re-certificar el QMS/AIM implantado debido a inconvenientes administrativos.

1.12 En relación con lo anterior, Bolivia ha informado que espera culminar los procesos de implantación y certificación para septiembre de 2017, y Venezuela planifica culminar la implantación para septiembre de 2017, bajo la Norma ISO 9001:2015.

1.13 A los efectos de poder seguir adelante en el Plan de Transición del AIS al AIM, es necesario solicitar a los Estados que no han certificado QMS en el AIM y están por debajo del 80% de implantación, que presenten un plan de acción. Los expertos responsables de la implantación dentro de las Unidades AIM deben considerar una detallada descripción de las tareas en ese plan de acción. Además, los Estados deben mantener bajo constante revisión sus QMS/AIM implantados a fin de identificar oportunidades de mejoras, implementarlas e ir manteniendo los procesos bajo constante revisión.

1.14 Los Estados tomaron nota que el período de transición para la validez de las certificaciones emitidas bajo la Norma ISO 9001:2008 culmina en septiembre de 2018, fecha tras la cual todas las certificaciones caducarán y deberán realizarse las re-certificaciones bajo la Norma ISO 9001:2015.

1.15 La última actualización sobre la implantación de la calidad y su avance correspondiente se puede observar en la siguiente tabla:

ESTADO	% DE IMPLANTACIÓN AGOSTO 2016	FECHA DE IMPLANTACIÓN	% AVANCE	OBSERVACIONES
Argentina	100%	FEB/2016	30%	Han sido realizadas auditorías internas y externas. Se encuentran a la espera los certificados
Bolivia	30%	TBD	0%	Planifican realizarlo con la Norma ISO 9001:2015 para Sep/2017
Brasil	CERTIFICADO	-----	-----	
Chile	CERTIFICADO	-----	-----	
Colombia	90%	SEP/2014	25%	Han contratado una consultoría para la Certificación de los QMS AIM
Ecuador	NO HA RECERTIFICADO	-----	-----	Realizarán las planificaciones para una nueva certificación durante el 2017
Guyana Francesa	CERTIFICADO	-----	-----	
Guyana	25%	DIC/2015	25%	No presenta avance
Panamá	90%	DIC/2015	20%	Auditoría interna realizada. Estima certificación en agosto 2016
Paraguay	CERTIFICADO	-----	-----	
Perú	CERTIFICADO	DIC/2015		
Surinam	45%	AGO/2014	0%	
Uruguay	CERTIFICADO	AGO/2015	-----	
Venezuela	85%	NOV/2014	15%	Planifican realizarlo con la Norma ISO 9001:2015 para Sep/2017

Actividades complementarias del AIM relacionadas con la segunda fase de la transición

Estado de Implantación e-TOD

1.16 La Reunión expresó su preocupación por los inconvenientes que experimentan los Estados para la implantación del e-TOD. La Secretaría ha venido trabajando paralelamente para la implantación de este requerimiento desarrollando algunos avances de acuerdo a la norma del Anexo 15, que forma parte de la provisión electrónica de datos de la fase digital del AIM. Los Estados tomaron nota que la falta de cumplimiento de esta Norma ha generado una deficiencia que debiera de ser levantada. Si bien, los Estados informaron que entre el 2017 y 2018 estarían culminando la implantación de la norma, la Secretaría solicitará, mediante Carta a los Estados, un Plan de Acción Correctivo con fechas e hitos concretos para culminar la implantación del e-TOD con la finalidad de dar seguimiento a las acciones propuesta por los Estados.

1.17 El estado de avance de la Región con respecto a la implantación de los datos electrónicos de relevamientos de terreno y obstáculos referidos a las diferentes áreas detalladas en el Anexo 15, se especifica en la NE/04 de esta Reunión.

INTERCONEXIÓN AMHS Y REDES NACIONALES IP

1.18 La Reunión tomó nota que la implantación de la interconexión AMHS ha tenido un progreso considerable desde la Décimo Cuarta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/14) en la cual se reportó que no había habido ninguna nueva interconexión AMHS. En este sentido se informó a la Reunión la implantación de la interconexión AMHS entre Brasilia y Lima que entró en operación el 14 de diciembre de 2015 y la interconexión AMHS entre Argentina y Venezuela en operación desde junio de 2016.

1.19 La Reunión también fue informada de las conexiones completas con el protocolo P1 a través de la REDDIG II y de las pruebas operacionales AMHS positivas que se realizaron entre Brasil-España y Argentina-Brasil las cuales entrarían en operación en el mes de septiembre de 2016.

1.20 Asimismo la Reunión tomó nota que entre Argentina-Perú, Argentina-Uruguay y Perú-Venezuela se realizaron conexiones completas en protocolo P1 y que para finales de 2016 estas interconexiones entrarían en operación.

1.21 En este sentido la Reunión consideró que de las 26 interconexiones AMHS para finales de 2016, a la fecha se tienen 11, 6 de las cuales están en fase operacional y las restantes en espera de completar las pruebas operacionales, de esta forma se tiene un 42% de implantación.

1.22 Posteriormente la Reunión consideró que para finales de 2016 se estaría implantando la totalidad de las interconexiones consideradas en la Declaración de Bogotá, en el **Apéndice B** de esta cuestión del orden del día se muestra un cuadro con la fecha implementación de todas las interconexiones AMHS.

IMPLANTACIÓN DE REDES IP NACIONALES

1.23 La Reunión tomó nota que en relación a la implantación de redes IP nacionales, a la fecha se tiene instaladas en Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay Uruguay y Venezuela, lo que representa un 73% de implantación sobre la totalidad de las implantaciones consideradas para finales de 2016 (80% de los Estados de la Región).

1.24 Al respecto Perú informó a la Reunión su retraso en la implantación de la red IP nacional debido a que la empresa ganadora en el proceso de licitación para su implantación había entrado en un proceso de quiebra y por lo tanto una nueva empresa habría sido designada para su implantación que se completaría para el 2017. En este sentido en el **Apéndice C** de esta cuestión del orden del día se presenta un cuadro actualizado a la fecha con el estado de implantación de las redes IP nacionales.

INTERCONEXIÓN AIDC

1.25 La Reunión fue informada que de las actividades de implantación del AIDC desde la RAAC/14 hasta la fecha se destaca la puesta en operación del AIDC entre:

- ACC Lima - ACC Guayaquil (21 de marzo 2016)
- ACC Amazónico-ACC de Recife (2 de mayo 2016)
- ACC Recife-ACC Brasilia (junio 2016)
- ACC Amazónico –ACC Brasilia (junio 2016)
- ACC Curitiba –ACC Amazónico (julio 2016)
- ACC Curitiba –ACC Recife (julio 2016)
- ACC Curitiba - ACC Brasilia (julio 2016)

1.26 Del mismo modo, la Reunión tomó nota que en fase pre-operacional se encontraban el AIDC entre el ACC de Lima y el ACC de Bogotá, el ACC de Guayaquil y el ACC de Bogotá, el ACC de Bogotá y el ACC de Panamá y el ACC de Ezeiza con el ACC de Córdoba los cuales entrarían en fase operacional en el transcurso de este año. Al respecto se han realizado las enmiendas en las cartas de acuerdo operacionales entre los ACCs donde el AIDC se encuentra en fase pre operacional faltando únicamente la firma.

1.27 Asimismo la Reunión notó que se han realizado pruebas AIDC exitosas entre el ACC de Lima y el ACC de Iquique, el ACC de Córdoba y el ACC de Iquique y el ACC Amazónico y el ACC de Lima.

1.28 De esta forma considerando las interconexiones AIDC en fase operacional y pre-operacional la Reunión tomó nota que a la fecha se tiene una totalidad de 11 interconexiones AIDC, alcanzándose el 73.33 % de la totalidad (15) de implantaciones AIDC previstas y consideradas en la Declaración de Bogotá.

1.29 La Reunión instó a los Estados que tienen el AIDC en forma pre operacional (ver párrafo 1.26) a migrarlo a la fase operacional a la brevedad procediendo a la enmienda y firma de las cartas de acuerdo operacional, de la misma forma, instó a los Estados que han completado con éxito las pruebas AIDC, a que procedan a la implantación de la fase pre-operacional (ver párrafo 1.27).

1.30 La Reunión informó que para finales de 2016 el resto de implantación de las 15 interconexiones AIDC estarían implantadas en su totalidad. En el **Apéndice D** de esta cuestión del orden del día se presenta un cuadro con el estado de implantación de todas las conexiones AIDC.

APÉNDICE A

ESTADO/ STATE	IAC							SID		STAR		SID O STAR PBN AIRPORT	CCO	CDO
	LNAV/ VNAV	RNP/AR	LNAV/ VNAV o RNP/AR	LNAV/ VNAV o RNP/AR AIRPORT	RNP/AR "ONLY" AIRPORT	LNAV	LNAV/ VNAV o RNP/AR o LNAV	SID PBN AIRPORT	SID PBN	STAR PBN AIRPORT	STAR PBN			
Argentina	36.00%	0.00%	16.00%	37.50%	0.00%	36.00%	36.00%	31.25%	28.00%	56.25%	48.00%	56.25%	16.67%	20.83%
Bolivia	33.33%	0.00%	33.33%	33.33%	0.00%	33.33%	33.33%	66.67%	50.00%	0.00%	0.00%	66.67%	0.00%	0.00%
Brasil/Brazil	82.26%	4.84%	82.26%	85.71%	10.71%	88.71%	88.71%	92.86%	91.94%	42.86%	46.77%	92.86%	35.42%	35.42%
Chile	60.00%	30.00%	75.00%	62.50%	50.00%	85.00%	85.00%	75.00%	66.67%	87.50%	80.00%	87.50%	35.29%	41.18%
Colombia	0.00%	8.33%	8.33%	9.09%	9.09%	75.00%	75.00%	81.82%	83.33%	63.64%	66.67%	81.82%	0.00%	0.00%
Ecuador	25.00%	50.00%	50.00%	50.00%	37.50%	25.00%	50.00%	37.50%	50.00%	25.00%	50.00%	0.00%	0.00%	25.00%
Guyana Francesa / Fr. Guiana.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Guyana	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	75,00%	75,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Panamá	28.57%	57.14%	57.14%	50.00%	40.00%	57.14%	71.43%	25.00%	28.57%	25.00%	28.57%	25.00%	0.00%	0.00%
Paraguay	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	50.00%	50.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Peru	7.14%	71.43%	78.57%	87.50%	87.50%	7.69%	78.57%	50.00%	33.33%	87.50%	46.67%	87.50%	62.50%	75.00%
Surinam/ Suriname	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Uruguay	25.00%	0.00%	25.00%	50.00%	0.00%	100.00%	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Venezuela	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	0.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	0.00%	0.00%	100.00%	0.00%	0.00%
Región SAM / SAM Region	51.93%	14.36%	53.14%	60.82%	19.39%	68.89%	75.14%	64.95%	60.00%	46.39%	41.76%	72.16%	20.65%	22.58%

Notas Explicativas:

- LNAV/VNAV – Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos un procedimiento LNAV/VNAV, exceptuándose los procedimientos RNP/AR

- RNP AR - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos un procedimiento RNP AR, exceptuándose los otros tipos de procedimientos LNAV/VNAV
- LNAV/ VNAV o RNP AR - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos un procedimiento LNAV/VNAV, incluyéndose los procedimientos RNP AR
- LNAV/ VNAV o RNP AR AIRPORT: Porcentaje de aeródromos que cuentan con por lo menos un procedimiento LNAV/VNAV, incluyéndose los procedimientos RNP AR en, por lo menos, uno de sus umbrales
- RNP AR “ONLY” AIRPORT: Porcentaje de aeródromos que cuentan con por lo menos un procedimiento RNP AR, excluyéndose los otros tipos de procedimientos LNAV/VNAV en, por lo menos, uno de sus umbrales
- LNAV - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos un procedimiento LNAV
- LNAV/ VNAV o RNP AR o LNAV - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos un procedimiento LNAV/VNAV, incluyéndose los procedimientos RNP AR, o un procedimiento LNAV
- SID PBN - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos una SID PBN.
- SID PBN AIRPORT - Porcentaje de aeródromos que cuentan con por lo menos una SID PBN en, por lo menos, uno de sus umbrales
- STAR PBN - Porcentaje de umbrales IFR de aeropuertos internacionales que cuentan con por lo menos una STAR PBN.
- STAR PBN AIRPORT - Porcentaje de aeródromos que cuentan con por lo menos una STAR PBN en, por lo menos, uno de sus umbrales
- SID o STAR PBN AIRPORT - Porcentaje de aeródromos que cuentan con por lo menos una SID PBN o una STAR PBN en, por lo menos, uno de sus umbrales
- CCO - Porcentaje de aeródromos en que se aplican las técnicas de Operaciones de Ascenso Continuo, tanto en el diseño de los procedimientos como su aplicación por parte de controladores de tránsito aéreo y pilotos.
- CDO - Porcentaje de aeródromos en que se aplican las técnicas de Operaciones de Descenso Continuo, tanto en el diseño de los procedimientos como su aplicación por parte de controladores de tránsito aéreo y pilotos.

APÉNDICE B
REQUERIMIENTOS DE INTERCONEXIÓN AMHS Y FECHAS DE IMPLEMENTACIÓN

ESTADO	REQUERIMIENTO DE INTERCONEXIÓN AMHS	FECHA IMPLEMENTACIÓN	OBSERVACIONES
Argentina	Bolivia	Dic 2016	
	Brasil	Sep 2016	Falta implantación operacional Las pruebas operacionales finales para la interconexión AMHS entre Brasilia y Ezeiza se completaron con éxito el 18 de mayo de 2016
	Chile	Dic 2016	
	Paraguay	Mar 2012	Implantado y operacional
	Perú	Oct 2016	Conectividad P1 entre el MTA de Ezeiza con el MTA de Lima positivas (marzo 2016), falta completar pruebas operacionales
	Uruguay	Dic 2016	Se logró conectividad nivel del protocolo P1 entre Ezeiza y Montevideo, pendientes las pruebas de Montevideo a Ezeiza (marzo 2016)
	Venezuela	Jun 2016	Implantado y operacional
Bolivia	Argentina	Dic 2016	
	Brasil	Dic 2016	
	Perú	Dic 2016	
Brasil (Brasilia)	Argentina	Sep 2016	Falta implantación operacional. Las pruebas operacionales finales para la interconexión AMHS entre Brasilia y Ezeiza se completaron con éxito el 18 de mayo de 2016
	Bolivia	Dic 2016	
	Colombia	Dic 2016	
	Guyana	Dic 2016	
	Guyana Francesa	TBD	
	Paraguay	Oct 2016	Se han iniciado a mediados de julio de 2016 pruebas de interconectividad IP
	Perú	Dic 2015	Implantado y operacional 14 diciembre 2015
	Surinam	Dic 2016	
	Uruguay	Dic 2016	
	Venezuela	Dic 2016	
	España	Sep 2016	Falta implantación operacional. Se han realizado con éxito pruebas operacionales, la conexión se realizó a través de la CAFSAT.
Estados Unidos	Mar 2017	Se iniciaron coordinaciones técnicas en mayo 2016	
Chile	Argentina	Dic 2016	

ESTADO	REQUERIMIENTO DE INTERCONEXIÓN AMHS	FECHA IMPLEMENTACIÓN	OBSERVACIONES
	Perú	Dic 2016	
Colombia	Brasil	Dic 2016	
	Ecuador	Dic 2016	
	Panamá	Dic 2016	
	Perú	Sep 2010	Implantado y operacional
	Venezuela	Dic 2016	
Ecuador	Colombia	Dic 2016	
	Perú	Julio 2012	Implantado y operacional
	Venezuela	Dic 2016	
Guyana Francesa (Francia)	Brasil	TBD	Falta Implantación AMHS
	Venezuela	TBD	Falta Implantación AMHS
Guyana	Brasil	Dic 2016	
	Surinam	Jun 2011	Implantado y operacional
	Venezuela	Dic 2016	
Panamá	Colombia	Dic 2016	
Paraguay	Argentina	Mar 2012	Implantado y operacional
	Brasil	Oct 2016	Se iniciaron a mediados de julio de 2016 pruebas de interconectividad IP
Perú	Argentina	Oct 2016	Conectividad P1 entre el MTA de Ezeiza con el MTA de Lima positivas (marzo 2016)
	Bolivia	Dic 2016	
	Brasil	Dic 2015	Implantado 14 diciembre 2015
	Chile	Dic 2016	
	Colombia	Sep 2010	Implantado
	Ecuador	Jul 2012	Implantado
	Venezuela	Dic 2016	Conectividad P1 entre el MTA de Lima y el MTA de Maiquetía positiva, falta completar pruebas operacionales 2016)
Suriname	Brasil	Dic 2016	
	Guyana	Jun 2011	Implantado y operacional
	Venezuela	Dic 2016	
Uruguay	Argentina	Dic 2016	Se logró conectividad nivel del protocolo P1 entre Ezeiza y Montevideo. Pendientes pruebas desde Montevideo a Ezeiza (marzo 2016)
	Brasil	Dic 2016	

ESTADO	REQUERIMIENTO DE INTERCONEXIÓN AMHS	FECHA IMPLEMENTACIÓN	OBSERVACIONES
Venezuela	Argentina	Jun 2016	Implantado y operacional
	Brasil	Dic 2016	
	Colombia	Dic 2016	
	Ecuador	Dic 2016	
	Guyana	Dic 2016	
	Guyana Francesa	TBD	Falta Implantación AMHS
	Perú	Jun 2016	Conectividad P1 entre el MTA de Lima y el MTA de Maiquetía positiva, falta completar pruebas operacionales 2016)
	Surinam	Dic 2016	

APÉNDICE C

IMPLEMENTATION OF DOMESTIC IP NETWORKS / IMPLANTACION DE REDES IP NACIONALES

STATE/ESTADO	IP APPLICATIONS IMPLEMENTED/ APLICACIONES IP IMPLANTADAS	IMPLEMENTATION DATE OF DOMESTIC IP NETWORK FOR ALL IP APPLICATIONS/ FECHA DE IMPLANTACION DE RED IP NACIONAL PARA TODAS LAS APLICACIONES EN IP
Argentina	AMHS, DATA RADAR, IP VOICE/VOZ IP	2005
Bolivia	AMHS	End/Finales 2016
Brazil/Brasil	AMHS, DATA RADAR, IP VOICE/VOZ IP	2015
Chile	AMHS	2015
Colombia	AMHS, RADAR	2016
Ecuador	AMHS, RADAR	2014
French Guiana (France) / Guyana Francesa (Francia)	No	2018
Guyana	AMHS	2018
Panamá	AMHS, RADAR	2016
Paraguay	AMHS	2014
Perú	AMHS, RADAR	2017
Suriname/Surinam	AMHS	2018
Uruguay	AMHS RADAR	2014
Venezuela	AMHS	2014

Green = Implemented

Verde = Implantada

- END / FIN -

APÉNDICE D

REQUERIMIENTOS NIVEL INTERCONEXION DE DATOS TIERRA-TIERRA (AIDC) EN LA REGIÓN SAM

ARGENTINA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión *				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
CORDOBA (AUT. INDRA AIRCON2100) (2007)	IQUIQUE	XI			X	AIDC pruebas positivas marzo 2016 Producto de las pruebas se requiere incrementar la velocidad de transmisión de 2400 a 9600 bit/seg AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	EZEIZA	XI			XI	AIDC fase pre operacional desde Dic 2015. Fase operacional prevista segundo semestre de 2016
	MENDOZA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	RESISTENCIA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
RESISTENCIA (AUT. INDRA AIRCON2100) (mayo 2016)	ASUNCION	XI			X	AIDC se realizaron pruebas positivas en 2015 entre Ezeiza y Asunción. Las pruebas entre Resistencia y Asunción se haran a mediado de 2016 AIDC operacional prevista segundo semestre 2016
	CORDOBA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	CURITIBA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	EZEIZA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	MONTEVIDEO	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
EZEIZA (AUT. INDRA AIRCON210) (2007)	COMODORO RIVADAVIA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	MENDOZA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	PUERTO MONTT	XI			X	AIDC finales 2016
	CORDOBA	XI			XI	AIDC fase pre

						operacional desde Dic 2015. Fase operacional prevista para segundo semestre del 2016
	RESISTENCIA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	JOHANNESBURG	XI			X	AIDC TBD
	MONTEVIDEO	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
MENDOZA (AUT INDRA AIRCON2100) (mayo 2016)	EZEIZA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	SANTIAGO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	CORDOBA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
COMODORO RIVADAVIA (AUT INDRA AIRCON2100) (junio 2016)	EZEIZA	XI			X	AIDC finales 2016 Fase pre operacional
	PUNTA ARENAS	XI			X	AIDC finales 2016
	PUERTO MONTT	XI			X	AIDC final 2016

BRASIL						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
AMAZÓNICO (MANAUS) AUTO. SAGITARIO ATECH	BRASÍLIA	XI			XI	AIDC implementado junio 2016
	BOGOTÁ	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	CAYENNE	XI			X	AIDC previsto primer semestre 2017
	CURITIBA	XI			XI	AIDC implementado julio 2016
	GEORGETOWN	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	LIMA	XI			X	Se han realizado pruebas positivas marzo 2016 AIDC previsto segundo semestre 2016
	MAIQUETIA	XI	X		X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PARAMARIBO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	RECIFE	XI			XI	AIDC Implantado desde el 2 de mayo de 2016
	CAYENNE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	ATLÁNTICO	XI			X	AIDC TBD

BRASÍLIA AUTO. SAGITARIO ATECH	AMAZÔNICO	XI			XI	AIDC implementado junio 2016
	CURITIBA	XI			XI	AIDC implementado julio 2016
	RECIFE	XI			XI	AIDC implementado junio 2016
CURITIBA AUTO. SAGITARIO ATECH	AMAZONICO	XI			XI	AIDC implementado julio 2016
	ASUNCION	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	BRASÍLIA	XI			XI	AIDC Implementado Julio 2016
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	MONTEVIDEO	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	RECIFE	XI			XI	AIDC implementado julio 2016
	RESISTÊNCIA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	ATLÂNTICO	XI			X	AIDC TBD
RECIFE AUTO. SAGITARIO ATECH	AMAZÔNICO	XI			XI	AIDC Implantado 2 de mayo de mayo 2016
	BRASÍLIA	XI			XI	AIDC Implementado jun 2016
	CURITIBA	XI			XI	AIDC implementado julio 2016
	ATLÂNTICO	XI			X	AIDC TBD
ATLÂNTICO AUTO. SAGITARIO ATECH (Segundo semestre 2016)	AMAZÔNICO	XI			X	AIDC TBD
	CURITIBA	XI			X	AIDC TBD
	DAKAR	XI			X	AIDC TBD
	JOHANNESBURG	XI			X	AIDC TBD
	LUANDA	XI			X	AIDC TBD
	MONTEVIDEO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	RECIFE	XI			X	AIDC TBD
	CAYENNE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019

BOLIVIA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
LA PAZ (MANUAL)	AMAZÔNICO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	ASUNCION	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	CURITIBA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	CORDOBA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	LIMA	XI			X	AIDC previsto periodo

						2017-2019
	IQUIQUE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019

CHILE						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
SANTIAGO (AUTO THALES TOPSKY)	IQUIQUE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	LIMA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	MENDOZA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PUERTO MONTT	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
IQUIQUE (AUTO INDRA AIRCON 2100)	CORDOBA	XI			X	AIDC pruebas positivas marzo 2016 AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	LIMA	XI			X	AIDC se han realizado pruebas AIDC positivas febrero 2016 AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
PUERTO MONTT (Automatizado Indra)	SANTIAGO	XI			X	AIDC TBD previsto periodo 2017-2019
	PUNTA ARENAS	XI			X	AIDC Final 2016
	EZEIZA	XI			X	AIDC Final 2016
	COMODORO RIVADAVIA	XI			X	AIDC Final 2016
PUNTA ARENAS Automatizado Indra)	PUERTO MONTT	XI			X	AIDC Final 2016
	COMODORO RIVADAVIA	XI			X	AIDC Final 2016

COLOMBIA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
BOGOTÁ (AUTO INDRA AIRCON 2100)	AMAZÔNICO	XI			X	AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
	CENAMER	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	GUAYAQUIL	XI			XI	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC en fase pre- operacional (agosto 2015)
	LIMA	XI			XI	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC pre-operacional (Agosto 2015) 30 de mayo en forma operacional de acuerdo a la carta de acuerdo operacional
	MAIQUETIA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PANAMÁ	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC operacional previsto para el segundo semestre del 2016
	BARRANQUILLA	XI			XI	AIDC pre-operacional (marzo 2016)
BARRANQUILLA (AUTO INDRA AIRCON 2100)	MAIQUETIA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PANAMÁ	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC operacional previsto para mediados del 2016
	BOGOTÁ	XI			XI	AIDC pre-operacional (marzo 2016)
	KINGSTON	XI			X	AIDC TBD
	CURAO	XI			X	AIDC TBD

ECUADOR						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
GUAYAQUIL AUTO INDRA AIRCÓN 2100	BOGOTA	XI			XI	AIDC se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC pre operacional (agosto 2015)
	LIMA				XI	AIDC Implantación operacional (31 de marzo 2016)
	CENAMER	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC previsto periodo 2017-2019

GUYANA FRANCESA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
CAYENNE AUTO ADACEL AIDC no instalado	AMAZÓNICO	XI			X	AIDC Primer semestre 2017
	PARAMARIBO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PIARCO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	DAKAR	XI			X	AIDC finales de 2016
	ATLANTICO	XI			X	AIDC Primer semestre 2017

GUYANA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
GEORGETOWN AUTO INTELCAN AIDC no instalado	AMAZONICO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PIARCO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	MAIQUETIA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PARAMARIBO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019

PANAMA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
PANAMA (AUTO THALES)	BOGOTA	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC operacional previsto para segundo semestre del 2016
	BARRANQUILLA	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC operacional previsto para mediados de 2016
	CENAMER	XI			X	Se han realizado pruebas AIDC positivas Fase pre-operacional AIDC operacional previsto para final segundo semestre de 2016

PARAGUAY						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
ASUNCION AUTO AIRCON 2100 INDRA	CURITIBA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	RESISTÊNCIA	XI			X	AIDC se realizaron pruebas positivas en el 2015 entre Ezeiza y Asunción las pruebas entre Resistencia y Asunción se harán a mediado de 2016 AIDC operacional previsto segundo semestre 2016

PERU						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
LIMA AUTO AIRCON 2100 INDRA	AMAZONICO	XI			X	Se han realizado pruebas positivas marzo 2016 AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
	BOGOTÁ	XI			XI	Se han realizado pruebas AIDC positivas AIDC fase pre-operacional (agosto 2015) 30 de mayo
	SANTIAGO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	IQUIQUE	XI			X	AIDC se han realizado pruebas positivas febrero 2016 AIDC operacional previsto segundo semestre 2016
	GUAYAQUIL	XI			XI	AIDC operacional (31 de marzo 2016)
	LA PAZ	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019

SURINAME						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
PARAMARI BO (AUTO INTELCAN) AIDC no instalado	AMAZÓNICO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	GEORGETOWN	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PIARCO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	CAYENNE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019

URUGUAY						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
MONTEVIDEO (AUTO INDRA AIRCON2100)	CURITIBA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	EZEIZA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	RESISTENCIA	XI			X	AIDC previsto segundo semestre 2016
	ATLANTICO	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	JOHANNESBURG	X			X	AIDC TBD

VENEZUELA						
ACC	ACC ADJ	Plan de vuelo				Comentarios
		Niveles de interconexión				
		1 4444 Manual	2 4444 Auto	3 (OLDI)	4 (AIDC)	
MAIQUETIA (AUTO ATECH X4000) AIDC no instalado	AMAZONICO	XI	XI		X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	BOGOTA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	BARRANQUILLA	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	PIARCO	XI			X	AIDC TBD
	CAYENNE	XI			X	AIDC previsto periodo 2017-2019
	CURAZAO	XI			X	AIDC TBD
	SAN JUAN	XI			X	AIDC TBD

* X PLANIFICADO

*XI IMPLANTADO Y EN FASE PRE OPERACIONAL U OPERACIONAL

Cuestión 2 del Orden del Día: Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se analizaron los asuntos que se describen a continuación:

Seguimiento en las metas correspondientes a la vigilancia de la seguridad operacional, accidentes y excursiones de pista

2.2 Sobre este asunto, la reunión tomó nota que la OACI ha incorporado en todos sus procesos métodos de medición de la performance de sus distintos objetivos estratégicos, mediante el establecimiento de un conjunto de indicadores y métricas y los cuadros de mando públicos de cada región (performance dashboards).

2.3 El cuadro de performance de la Región SAM permite a los Estados gestionar la seguridad operacional en base a mediciones. El fundamento de este enfoque se basa en los siguientes principios esenciales de la seguridad operacional: trabajo por resultados y medir para poder gestionar.

2.4 A continuación, la Reunión fue informada sobre los resultados de las tres primeras metas acordadas en la Declaración de Bogotá.

Vigilancia de la seguridad operacional – Meta: Alcanzar el 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM

2.5 Desde noviembre 2011 hasta agosto 2015, la OACI llevó a cabo nueve (09) misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM), tres (03) auditorías CMA y (03) actividades ex situ en la Región SAM.

2.6 Durante este período, 8 de los 10 Estados que tuvieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI.

2.7 En base a los resultados obtenidos, el promedio de la Región SAM aumentó de 66.31% del año 2011 a 71.75% (+5.44%) en mayo 2016, faltando aún por mejorar un 8,25%, para alcanzar la meta hasta finales de 2016.

2.8 Hasta diciembre de 2016, faltaría por incluir los resultados de tres ICVMs que la OACI programó a partir de junio 2016. Al respecto, la Región confía en alcanzar la meta fijada del 80% a finales de 2016.

Accidentes – Meta: Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes

2.9 La tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente hasta alcanzar una tasa de 1.03 accidentes en el 2015 versus la tasa global de 2.79 por cada 1.000.000 de salidas. Basados en este rendimiento, la meta fijada hasta finales de 2016, ha sido superada en 2015.

2.10 Es importante resaltar que por primera vez en 2015, la tasa de la Región SAM fue menor que la tasa mundial promedio, existiendo una reducción del 63% por debajo de dicha tasa, tal como se indica en el párrafo anterior.

Excursiones de pista – Meta: Reducir la tasa de excursiones de pista en un 20% con relación a la tasa promedio de la Región SAM (2007-2012)

2.11 La tasa promedio de accidentes por excursiones de pista (RE) entre el 2007 y 2012 en la Región SAM fue de 2.24 accidentes por un millón de salidas, por lo que la reducción del 20% como meta comprometida fue de 1.8 accidentes por un millón de salidas. Durante el 2014 y 2015 la tasa de accidentes por excursiones de pista de la Región SAM fue 0.51 y de 0 respectivamente, menor que la tasa de 1.8 de la meta comprometida.

2.12 Por otro lado, la Reunión tomó nota que la Región SAM solicitará a la OACI durante el 39° período de sesiones de la Asamblea, que revise la manera de clasificar los accidentes en los Estados y Regiones, una vez que se determinen las causas de los mismos, y que éstos sean asignados a los Estados de matrícula o explotador y a sus respectivas Regiones, cuando el Estado donde ocurrió el accidente (Estado de suceso) no tenga ninguna responsabilidad.

2.13 Lo anterior se fundamenta especialmente porque los accidentes de explotadores extra regionales que ocurren en la región aumentan la percepción de inseguridad, sin que la Región SAM tenga ninguna responsabilidad en las causas que lo originaron. Más significativo es aún, si se considera que la cantidad de explotadores extra regionales son en un número muy superior a los explotadores de la región.

2.14 Al analizar las posibles causas que podrían estar ocasionando una RE, la Reunión comentó que al evaluar los datos de explotadores de la Región se pudo evidenciar que un porcentaje muy alto de estas aproximaciones no estabilizadas estarían finalizando en aterrizajes completos, por lo que propuso la conveniencia de establecer parámetros que permitan detectar aproximaciones no estabilizadas para que sean utilizados a nivel regional en la medición de estas aproximaciones como un primer paso para abordar el problema de excursiones de pista, y que estos parámetros sean socializados y armonizados entre las Autoridades y la industria antes de su implementación a nivel regional, por lo que convino adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AN&FS/3-01: PARÁMETROS PARA APROXIMACIONES ESTABILIZADAS

Solicitar al Coordinador General del SRVSOP designar un grupo de tarea para que establezca parámetros de aproximaciones estabilizadas como un primer paso para armonizar estos parámetros entre los Estados y la industria de la Región SAM. Estos parámetros armonizados permitirían a los Estados de la Región SAM, disponer de criterios comunes para poder medir el número de aproximaciones no estabilizadas de sus explotadores de servicios aéreos que finalizan en aterrizajes completos o continúan con aproximaciones frustradas. Asimismo permitirían a las tripulaciones de vuelo disponer de parámetros armonizados para la toma de decisión de realizar un aterrizaje completo o una aproximación frustrada, según las condiciones existentes del vuelo.

Certificación de aeródromos – Meta: Alcanzar el 20% de aeródromos internacionales certificados

2.15 Bajo la cuestión 2 del orden del día, se presentó la NE/08, que analiza los retos y medidas adoptadas para la certificación de aeródromos que en la Declaración de Bogotá tenía como meta alcanzar

el 20% de aeródromos internacionales en la Región sudamericana debidamente certificados (Doc. 8733 - Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM de OACI). A julio de 2016 se ha elevado el número de aeródromos certificados de los ocho (8) reportados originalmente en el 2013 a veintiuno (21). Con estas cifras, se ha alcanzado la meta de la Declaración de Bogotá de 20% de Aeródromos certificados. Es importante resaltar que, cuando se estableció la meta de 20% de aeródromos certificados, el número de aeródromos internacionales que figuraban en el Doc. 8733 era 100, cifra que se ha incrementado actualmente a 105.

2.16 A continuación se presentó a la Reunión un análisis en el que un solo Estado contribuye con un 12.4% de lo alcanzado al momento (21%), mientras el 8.6% restante se distribuye en sólo otros 4 Estados. Por ello, existen oportunidades para que el resto de Estados/Territorios (9), que al momento no contribuyen a la meta de certificación inicien el establecimiento de una estrategia para lograr contribuir con los objetivos.

2.17 Respecto a los retos en la certificación de aeródromos, la Reunión fue informada de los resultados de una encuesta aplicada a los Estados en la cual, entre otras preguntas, se les pidió mencionar cuales consideraban los principales obstáculos para lograr la certificación. La encuesta resaltó que el principal obstáculo para lograr la certificación eran problemas de características físicas y obstáculos.

2.18 Bajo este asunto, la Reunión consideró que los resultados de la encuesta, si bien ofrecen una guía de cuáles son los principales problemas en común, los mismos son muy subjetivos y poco específicos. A este respecto, un Estado comentó que, con la introducción del PANS AGA y la posibilidad de que los problemas de características físicas y obstáculos puedan ser analizados bajo un estudio aeronáutico y análisis de riesgo para permitir la certificación inicial con acciones/medidas correctivas, hace que ésta deje de ser la principal razón que impida la certificación.

2.19 Una vez que la NE/08 fue presentada, la Reunión consideró la necesidad de que se amplíe aún más los resultados de esta pregunta sobre los principales obstáculos para lograr la certificación de aeródromos, permitiendo que en vez de sólo contar con respuestas de selección múltiple, se permita la redacción detallada de la respuesta. Por ello se convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AN&FS/3-02:

REALIZAR UNA NUEVA ENCUESTA SOBRE LAS DIFICULTADES QUE IMPIDEN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Solicitar a Secretaría preparar y circular una nueva encuesta a los Estados que contemple todos los aspectos que permitan identificar las principales dificultades que impiden la certificación de aeródromos.

2.20 Durante el desarrollo de las discusiones, también se comentó sobre la falta de personal capacitado, tanto en el operador aeroportuario como en el regulador, como obstáculo para la certificación de aeródromos. Bajo este asunto, un Estado comentó su experiencia con relación a la capacitación del personal del operador, ya que a pesar de no ser una responsabilidad directa del Regulador, afecta el proceso de certificación al no contar con una contraparte con las competencias necesarias para llevar a cabo el proceso y preparar la documentación requerida, en especial por la alta rotación de personal en los operadores de aeródromos. De igual forma, este Estado indicó que los procesos de capacitación deben incluir un mayor énfasis en la parte práctica. En ese mismo orden de ideas, otro Estado comentó que en su jurisdicción, donde el operador es parte del Estado, se hace mucho más complicado contar con personal debidamente capacitado en el operador aeroportuario.

2.21 Luego del análisis y discusión de este tema, la Reunión consideró que la estrategia de certificación de aeródromos presentada en la NE/08 se ajusta a estas necesidades de capacitación planteadas; no obstante, consideran pertinente que se complemente su alcance, apoyados por el SRVSOP, para generar mayor documentación guía (circulares de asesoramiento) que incluyan claramente las pautas que deben seguir los operadores aeroportuarios con relación a sus planes de capacitación. Por ello, los Estados de la Región SAM representados por la Reunión, adoptaron la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN AN&FS/3-03: ACEPTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ESTRATEGIA DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS, INCLUYENDO MEJORAS

- a) aceptar la propuesta de estrategia de certificación de aeródromos presentada en la NE/08; y
- b) solicitar al Coordinador General del SRVSOP se instruya al Comité Técnico mejorar el material guía para los operadores aeroportuarios, con la finalidad de que los mismos tengan un documento de orientación (en forma de circulares de asesoramiento) para la preparación adecuada de sus programas y planes de instrucción.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP) – Meta: Alcanzar el 67% de implantación del SSP

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) – Meta: Alcanzar el 100% de la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios

2.22 Al analizar estos asuntos de la agenda, la Reunión consideró que los porcentajes de cumplimiento de 42 % del SSP y de 83 % del SMS, que fueron estimados y presentados por los Estados hasta la Cuarta Reunión Anual de Coordinadores SSP (Lima, Perú, 16 al 18 de marzo de 2015), no reflejan la realidad actual en cuanto al avance del cumplimiento de las metas del SSP y SMS de la Declaración de Bogotá, por lo que la Reunión acordó establecer como nuevo método de medición, la evaluación de las 91 preguntas del protocolo (PQs) SSP/SMS, utilizando la herramienta de autoevaluación / self-assessment del marco en línea (OLF) del CMA del USOAP. Se espera que en el próximo trienio (2017-2019), los Estados que tengan una aplicación eficaz (EI) mayor a 60% alcancen un 80% de cumplimiento en las 91 PQs SSP y SMS.

2.23 Al respecto, la Reunión fue informada que, mediante carta a los Estados (Ref. AN 6/37-16/68) de fecha 25 de Julio de 2016, la señora Secretaria General de la OACI instó a los Estados a utilizar la herramienta de análisis de brechas del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI y la autoevaluación / self-assessment del marco en línea (OLF) del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), para facilitar la observación e implantación del SSP.

2.24 A continuación la Reunión tomó nota que mediante carta a los Estados de la Oficina SAM, se solicitó que presenten su situación respecto al cumplimiento de las 91 preguntas del protocolo (PQs) del SSP/SMS en la Quinta Reunión de Implementación del SSP (Lima, Perú, 7 al 11 de noviembre de 2016), y que a esta reunión se ha convocado a los Directores de Seguridad Operacional, Coordinadores Nacionales de Observación Continua (NCCM), Coordinadores SSP y a las Autoridades AIG de los Estados de Sudamérica.

2.25 Sobre el particular, la Reunión solicitó que durante Quinta Reunión de Implementación del SSP, se programen talleres para evaluar el cumplimiento de las 91 PQs, en lugar que cada Estado presente su situación actual. En este sentido la Reunión comentó que los talleres permitirán a los Estados adquirir las habilidades necesarias para completar las PQs SSP/SMS.

2.26 Siguiendo con este asunto, la Reunión solicitó a secretaría que inste a los Estados sobre la importancia de la participación de los Directores de Seguridad Operacional en la Quinta Reunión de Implantación del SSP. La Reunión enfatizó que la presencia de los Directores de Seguridad Operacional en la reunión de implantación del SSP es de suma importancia por ser los ejecutivos responsables de la gestión de la seguridad operacional en sus Administraciones y por tanto deberían ser los principales entes de supervisión y control en la implantación del SSP. Además la Reunión recalcó que la fusión de los ocho (8) elementos críticos con el marco del SSP que se incluye en la Enmienda 1 del Anexo 19, clarifica y ratifica aún más las responsabilidades de los Directores de Seguridad Operacional con la gestión de la seguridad operacional. Al inicio del Capítulo 3 del Anexo 19, Enmienda 1, se indica claramente que *los elementos críticos (CE) del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO) del Apéndice 1 constituyen el fundamento de un SSP.*

2.27 Finalmente la Reunión resaltó la necesidad que tienen los Estados de capacitar a sus funcionarios en el SSP, SMS, herramientas del marco en línea (OLF) y CMA del USOAP, para poder avanzar en la implantación del SSP y en el completamiento de las PQs SSP/SMS, por lo que solicitó a la Oficina SAM apoyar en la capacitación de los Estados.

2.28 Por lo expuesto, la Reunión adoptó las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN AN&FS/3-04: IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS DIRECTORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA QUINTA REUNIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SSP Y ACTIVIDADES A SER DESARROLLADAS EN ESTA REUNIÓN

- a) Instar a los Estados sobre la importancia de la participación de los Directores de Seguridad Operacional en la Quinta Reunión de Implantación del SSP (Lima, Perú, 7 al 11 de noviembre de 2016); y
- b) programar talleres durante la reunión para revisar las 91 PQs de la gestión de la seguridad operacional.

CONCLUSIÓN AN&FS/3-05: ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN PARA LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM EN MATERIAS RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y EL CMA DEL USOAP

Programar actividades anuales de capacitación para los Estados SAM en SSP, SMS, principales herramientas del marco en línea (OLF) y CMA del USOAP para que puedan avanzar en la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SSP/SMS).

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Actividades preparatorias para el Trigésimo noveno período de sesiones de
la Asamblea (A/39)**

3.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión analizó la NE/10 – *Preparación trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI - actividades de navegación aérea* y NE/11 – *Preparación trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI - actividades de seguridad operacional*, presentadas por la Secretaría.

3.2 La Reunión tomó nota que, con el fin de apoyar a los Estados de la Región SAM en la preparación para la A39, la Oficina SAM organizó teleconferencias vía WEB en el área de navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación. Estas teleconferencias estuvieron a cargo de oficiales de navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación de la Oficina SAM de la OACI y, por parte de los Estados, participaron directores de navegación aérea, seguridad operacional, de seguridad de la aviación o representantes nominados por el Estado.

Actividades de navegación aérea

3.3 La Reunión fue informada que, producto de las teleconferencias con los directores de navegación aérea, se consideró que la Región SAM contribuiría con la Asamblea con la preparación de tres notas de estudio, una dentro de la cuestión 15 del orden del día - Cooperación técnica y actividades de cooperación técnica, otra en la cuestión 26 del orden del día - Multilingüismo en la OACI y, la última, bajo la cuestión 33 del orden del día - Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - Control y Análisis. La Cuestión 15 y 26 del orden del día corresponden al Comité Ejecutivo, y la cuestión 33 del orden del día corresponde a la Comisión Técnica.

3.4 La nota de estudio correspondiente a la Cuestión 15 del orden del día se refiere de los proyectos regionales de cooperación técnica y su aporte positivo en la implantación de los sistemas de navegación aérea y al mantenimiento de la seguridad operacional los cuales podrían ser de referencia para Estados en otras regiones de la OACI. La nota de estudio cubre los proyectos regionales de navegación aérea, el RLA/03/901 y el RLA/06/901, y el proyecto RLA/99/901 relacionado a seguridad operacional. Esta nota de estudio fue elaborada por Perú y cuenta con el apoyo de todos los Estados de la Región SAM.

3.5 La nota de estudio correspondiente a la Cuestión 26 del orden del día trata de la importancia que la Región cuente con documentación de la OACI en idioma español, y de las dificultades que se tiene en este momento por no contar con dicha documentación en la planificación e implantación de servicios, procedimientos y facilidades para la navegación aérea y seguridad operacional. La nota de estudio fue elaborada por Colombia en coordinación con Brasil y cuenta con el apoyo de todos los Estados de la Región SAM.

3.6 La nota de estudio sobre la Cuestión 33 del orden del día trata del mecanismo utilizado en la Región SAM para identificar las prioridades de implantación de navegación aérea y seguridad operacional en el periodo 2014-2016 (Declaración de Bogotá), el avance en la implantación de las prioridades y la planificación prevista una vez que los aspectos contemplados en la Declaración de Bogotá se hayan completado. Esta nota de estudio fue elaborada por Chile y cuenta con el apoyo de todos los Estados de la Región SAM.

3.7 Las notas de estudio fueron enviadas a Montreal a inicio de agosto de 2016 antes de la fecha límite establecida para el 9 de agosto.

3.8 En los **Apéndices A, B y C** respectivamente de esta cuestión del orden del día, se presentan las tres notas de estudio mencionadas.

Actividades de seguridad operacional

3.9 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión tomó nota que, durante las cuatro (4) teleconferencias virtuales realizadas con los Directores de Navegación Aérea, se consideró que la Región SAM contribuiría al 39 período de sesiones de la Asamblea de la OACI con la preparación de seis (6) notas de estudio que abordarán los siguientes temas en la Comisión técnica y que se presentan en la NE/11 de esta Reunión:

- ✓ Cuestión 33 - NE/109 - Estrategia para la implantación del SSP en el marco de la gestión de la seguridad operacional;
- ✓ Cuestión 33 - NE/113 - Cumplimiento de la Declaración de Bogotá;
- ✓ Cuestión 33 - NE/115 - Reconocimiento de certificaciones multinacionales;
- ✓ Cuestión 34 - NE/111 - Evaluación de la enmienda del GASP;
- ✓ Cuestión 36 - NE/102 - Establecimiento y gestión del Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica; y
- ✓ Cuestión 36 - NE/110 - Protección de la información de la seguridad operacional.

3.10 Para finalizar con este asunto, la Reunión fue informada que el día 16 de septiembre de 2016 se llevará la Quinta reunión virtual de Directores de Seguridad Operacional para analizar las notas de estudio de otros Estados y Regiones que sean de interés para la Región SAM a fin de consensuar el apoyo correspondiente a las mismas.

Coordinación notas de estudio en la Asamblea

3.11 La Reunión fue informada que el Sr. Lorenzo Sepúlveda de Chile había sido nominado por parte de los Estados Latinoamericano de la CLAC como punto focal para la coordinación de las actividades correspondientes a la Comisión Técnica de la A39 para lograr ampliar el apoyo de las notas de estudio presentadas en forma conjunta para la Región SAM con otros Estados latinoamericano fuera de la Región SAM así como otros Estados de otras Regiones del mundo para que las notas de estudio presentadas tuvieran mayor fuerza en la Asamblea y así de esta forma lograr resultados favorables.

3.12 En vista del amplio trabajo que debía realizar el delegado de Chile en la Asamblea, Argentina y Bolivia se ofrecieron a apoyar la labor del punto focal nominando al señor Carlos Fernández y a la señora Martha Jacob respectivamente, la Reunión al respecto aprobó dicho apoyo. El apoyo inicial consistiría en la coordinación de las notas de estudio relacionadas con navegación aérea y seguridad de la aviación.

Otras consideraciones sobre la A39

3.12 Argentina informó que para la A39 estará presentando cuatro notas de estudio y tres notas informativas. Las notas de estudio a presentar serán las siguientes:

- *Licencias al personal en formato electrónico* (Comisión Técnica, Cuestión 35, Seguridad Operacional – Normalización).
- *Capacitación – labor de organizaciones especializadas en la república Argentina* (Comité Ejecutivo, Cuestión 31, Otros Asuntos).

- *Programa de gestión del estrés en incidentes críticos (MEIC) para profesionales de los servicios de navegación aérea* (Comité Ejecutivo, Cuestión 24, Gestión de los RR HH).
- *Índice de riesgo – algoritmo para estimar la probabilidad* (Comisión Técnica, Cuestión. 37, Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica).

3.13 En relación a las tres notas informativa que Argentina presentará a la A39 estas tratan de *Desarrollo de un sistema GBAS en Argentina* (Comisión Técnica, Cuestión 37, Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica), *Programa ambiental para reducción del ruido de helicópteros por medios operativos* (Comité Ejecutivo, Cuestión 20, Protección Ambiental - Ruido) y *Sistema nacional de vigilancia y control aeroespacial en el territorio argentino* (Comisión Técnica, Cuestión 37, Otros Asuntos).



APÉNDICE A

Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Cooperación técnica - Política y actividades de cooperación técnica

PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA REGIONALES EN LA REGIÓN SUDAMERICANA

(Nota presentada por Perú apoyada por Argentina, Brasil, Chile, Colombia Ecuador, Panamá, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Guyana, Venezuela y Surinam)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio tiene por finalidad dar a conocer los proyectos de cooperación técnica regionales que los Estados de la Región Sudamericana mantienen con el apoyo de la Oficina Regional de la OACI sede Lima.

Asimismo, presenta los principales logros obtenidos en la Región, tales como implantación de diversos servicios, tecnologías, elaboración de Regulaciones Latinoamericanas estandarizadas; con el objetivo de incrementar la seguridad operacional en todos los estados SAM y el EI USOAP.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Informar a los Estados las ventajas de trabajar objetivos comunes a través de Proyectos Regionales a través de cooperación técnica de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad operacional - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea - Protección del medio ambiente
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos para las actividades mencionadas dependen de los proyectos Regionales a implantar
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300); • Resolución de la Asamblea A38-2 • Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC /5, 9 y 13)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde 1948, la sede de la Oficina Regional de la OACI para América del Sur se encuentra ubicada en Lima, teniendo como misión proporcionar asistencia a todos los Estados sudamericanos, incluido Panamá, en los asuntos relacionados con el desarrollo de la aviación civil internacional.

1.2 La Resolución A38-2 de la Asamblea de la OACI ha reconocido que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa; entre los Estados; en ese sentido se instó a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados; coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI.

1.3 Los Estados sudamericanos juntamente con la Oficina Regional, han adoptado una mecánica de trabajo a través de la operación de proyectos regionales de cooperación técnica que apuntan a una adecuada implantación del Plan Regional de Navegación Aérea. En ese sentido, la Oficina Regional administra al momento los siguientes proyectos regionales:

- a) Proyecto RLA/99/901, Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)
- b) Proyecto RLA/03/901 para la administración de la Red Digital Sudamericana de Comunicaciones (REDDIG).
- c) Proyecto RLA /06/901, Grupo de Implantación de Navegación Aérea en la Región SAM.

1.4 El Proyecto RLA/99/901 - SRVSOP inició sus actividades el 1 de noviembre del año 2001, amparado en el marco regulatorio constituido por el Memorándum de Entendimiento suscrito entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil- CLAC, el Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el Reglamento de dicho Sistema y el Acuerdo de Fondos en Fideicomiso suscrito por los Estados participantes para dar sustento a la operatividad del Sistema, constituido por el Documento de Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI RLA/99/901 de cinco años de duración, prorrogables por iguales términos.

1.5 El Proyecto RLA/03/901 tiene a su cargo la administración de la Red Digital Sudamericana de Comunicaciones (REDDIG) que es la plataforma de comunicaciones que interconecta a todos los Estados SAM para las comunicaciones de voz y datos, a través de la cual se ha implementado la interconexión de sistemas AMHS, intercambio de datos radar e interconexión de centros de control a través del AIDC y las comunicaciones orales ATS. Esta Red ha sido recientemente modernizada atendiendo actualmente los servicios a través de una red satelital con un respaldo de una red terrestre completamente basada en protocolo IP (Internet Protocol) y prevista para todas las aplicaciones CNS/ATM planificadas en la Región SAM.

1.6 El Proyecto Regional RLA/06/901 tiene como objetivo principal proveer asistencia a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados y organizaciones participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas.

2. Análisis

RLA/99/901 – SRVSOP

2.1 La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/5), celebrada en Cusco, Perú, en 1996, solicitó a la OACI estudiar la factibilidad de crear un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional ágil, dinámico y con autoridad supranacional para asistir a los

Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, que debía funcionar bajo la coordinación directa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través de su Oficina Regional.

2.2 Es así que el 1 de octubre de 1998 se suscribe en Montreal, Canadá, un memorando de entendimiento (MOU) entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para el establecimiento del Sistema Regional de Cooperación para Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

2.3 En este marco, para administrar las actividades y los fondos del SRVSOP se utiliza un Proyecto Regional de Cooperación Técnica denominado RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

2.4 El SRVSOP tiene como misión optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región, proporcionando asesoría y asistencia con miras a superar los problemas de los Estados con dificultades para el cumplimiento de sus responsabilidades con la vigilancia de la seguridad operacional, así como contribuir, en estrecha coordinación con la OACI, para la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

2.5 Con la finalidad de que los Estados de la Región SAM incrementen el valor de su implementación efectiva- EI, obtenido en la última auditoria USOAP, el sistema envía a expertos proporcionados por los estados para asesorar en la mejor manera de satisfacer los requisitos por cada orientación de las preguntas de protocolo. En los Estados donde se han desarrollado estas asistencias se ha tenido una importante mejora en su EI.

2.6 Hasta la fecha el SRVSOP ha desarrollado 31 reglamentos LAR correspondientes a los Anexos 1, 2, 6, 7, 8, 14, 16, 18 y 19; y más de 65 documentos de soporte; se han implementado 147 actividades de capacitación, y alrededor de 80 reuniones de trabajo; actividades de asistencia a los Estados y actividades multinacionales entre las que se encuentran las certificaciones Multinacionales para Organizaciones de Mantenimiento, Centros de Instrucción y Centros Médicos.

2.7 El año 2015, se ha iniciado la implementación del Proyecto LAR ANS, cuyo objetivo es desarrollar los reglamentos para los Anexos 3, 4, 10, 11, 12 y 15. A la fecha se ha desarrollado las regulaciones modelo para el Anexo 11 y Anexo 10; además se ha desarrollado el Manual del Inspector ANS y se ha realizado el primer curso de inspector gubernamental ANS; que inicialmente abarca los aspectos del Anexo 11 y Anexo 10 y ha tenido una gran acogida con una participación de 23 participantes de los Estados de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Venezuela.

2.8 El objetivo del desarrollo de los Reglamentos Latinoamericanos – LAR, es apoyar a los Estados en la armonización de sus regulaciones nacionales con los Anexos y documentos OACI, de manera que los LAR sean una herramienta importante para desempeñar sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional. Adicionalmente, el proyecto de los LAR ANS fueron redactados considerando los aspectos USOAP que los Anexos no contienen. En ese sentido, los LAR ANS, también tienen el objetivo de apoyar a los estados en incrementar el EI de la USOAP.

RLA/03/901 – REDDIG

2.9 El año 2003 se implementó la Red Digital Sudamericana a través del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/98/019 para satisfacer dentro del mediano plazo los requerimientos del servicio fijo aeronáutico y apoyar aquellos pertinentes al servicio móvil aeronáutico. La REDDIG está basada en la compartición por sus usuarios del segmento satelital y recursos de Red para establecer un

sistema de gestión y control de red; actualmente esta red tiene 17 nodos. Para la administración y mantenimiento de esta red se genera el proyecto RLA/03/901 Sistema de Gestión de la REDDIG y Administración del Segmento Satelital.

2.10 Con la finalidad de actualizar los equipos de la REDDIG las autoridades de aviación civil de la Región SAM aprueban dar inicio al proceso de licitación a través de la sección de cooperación técnica de la OACI. La implementación de la REDDIG II entró en operación a inicios de febrero del 2015.

2.11 La REDDIG II es una red mixta satelital terrestre basada completamente en tecnología IP con una red terrestre que actúa como red de respaldo dando a la red una alta disponibilidad. La REDDIG II está en capacidad de soportar los servicios actuales más los nuevos previstos en el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (PBIP). Los nuevos servicios serán parte de los requerimientos previstos para los módulos de los Bloques 0 y 1 del ASBU (Mejoras por Bloque del Sistema de Aviación) correspondientes, principalmente, a la interoperabilidad mundial de datos y sistemas por medio de una gestión de la información de todo el sistema con interoperabilidad mundial (Área 2 de mejoramiento de la eficiencia - PIA 2).

2.12 La REDDIG II, en su calidad de plataforma de comunicaciones ha permitido hasta la fecha la interconexión de los sistemas AMHS, AIDC, compartición de datos radar, entre los diversos Estados de la Región SAM.

2.13 La administración de la REDDIG ha sido encargada al Proyecto Regional RLA/03/901 monitoreado por la oficina Regional SAM de la OACI. La REDDIG cuenta con 02 Centros de control de Red – NCC para su gestión, el principal en Manaus, Brasil, y el NCC de respaldo en Buenos Aires, Argentina. Para su gestión se cuenta con un administrador ubicado en el NCC de Manaus que coordina todos los aspectos técnicos operacionales con los contactos técnicos de cada nodo de la REDDIG de los Estados. El mantenimiento de la Red también es gestionado por el administrador.

RLA/06/901 ATM Regional

2.14 Durante la Novena Reunión de Autoridades de Aviación Civil RAAC/9 (Santiago 18-20 abril 2005), conclusión RAAC/9 -8 se instruyó a la OACI la preparación de un documento de proyecto de cooperación técnica para guiar a los Estados SAM, en la implantación de un sistema regional ATM considerando el concepto operacional ATM Mundial y el soporte CNS correspondiente.

2.15 Se generó el proyecto RLA/06/901 con el objetivo de proveer asistencia a las AAC de los Estados participantes para el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea que contribuyan a la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo, considerando el concepto operacional de ATM mundial y el soporte de tecnología CNS correspondiente, incluyendo los elementos AGA, AIS y MET que sean necesarios, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en las materias involucradas.

2.16 Este proyecto ha logrado apoyar a las actividades requeridas por el Grupo de Implantación SAM (SAM-IG), que incluyen entre otras la estructuración del espacio aéreo de la Región, la implementación del PBN; la ATFM, el soporte en la automatización; las mejoras en los sistemas CNS y el soporte en la implementación de los sistemas de calidad para AIM y MET entre otras.

2.17 Desde el año 2007 hasta junio 2016 se han realizado 41 actividades de capacitación y 34 reuniones de trabajo; con un total de 320 becas y alrededor de 2400 participantes; además de varias misiones de asistencia. A través del RLA/06/901 se ha podido implantar un servicio de predicción de la disponibilidad RAIM vía WEB para apoyar las operaciones de navegación aérea basadas en PBN.

2.18 El avance en la implantación de rutas RNAV en el espacio aéreo superior ha sido del 65%, logrando superar la meta establecida en la Declaración de Bogotá del 60%, firmada por todos los Estados de la Región en la Reunión de Autoridades RAAC/13. Los procesos de rediseño completo con aplicación de la PBN en las principales TMA Sudamericanas están siendo realizados por medio de talleres PBN, bajo los auspicios del Proyecto Regional RLA/06/901. El estado de implantación de SIDs / STARS PBN regional ha alcanzado el 70% de implantación, superando el 60% de la Declaración de Bogotá.

2.19 Todos estos procedimientos PBN, han permitido lograr la reducción de CO₂ que se alcanzó durante 2015 fue de 23.351 TN de CO₂. Se prevé que en el año 2016 se alcanzarán más ahorros anuales de CO₂, si los Estados continúan cumpliendo sus planes de implantación previstos para este año. La gran mayoría de los Estados han utilizado la herramienta IFSET de la OACI. Otros Estados han calculado estos ahorros en forma colaborativa con los operadores.

2.20 Se han elaborado guías de apoyo para la implantación de los sistemas CNS así como el soporte en la implantación de la interconexión de sistemas automatizados como el AIDC apoyando en la realización de pruebas y entrenamiento. Se realizaron varios eventos de capacitación (cursos, seminarios y talleres) requeridos para la implantación de las mejoras de los sistemas CNS. Estos documentos y cursos generados por los proyectos regionales, han permitido a los Estados tener éxito en la implantación de los sistemas CNS.

2.21 También el proyecto apoyó en la elaboración del plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM (PBIP) así como en las actividades en el área de la gestión de información aeronáutica, meteorología y aeropuertos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Estos proyectos contribuyen a que los Estados SAM incrementen su implementación efectiva respecto a las preguntas de protocolo USOAP. En la actualidad el EI de la Región SAM se ha visto incrementada a 71.75%. Esto demuestra un avance importante en la seguridad operacional a nivel regional, con un importante porcentaje de cumplimiento a las preguntas de protocolo USOAP.

3.2 Los proyectos mostrados en esta nota de estudio han permitido que los Estados implementen servicios y sistemas de manera conjunta en beneficio de toda la Región SAM, apoyando el logro de objetivos comunes. Para el logro de estos objetivos, un elemento de apoyo muy importante para la implementación, han sido los diferentes reglamentos, manuales, guías, circulares de asesoramiento y los cursos y talleres dictados a los diferentes especialistas de los estados SAM.

4. RECOMENDACIÓN

4.1 Se invita a la Asamblea, que en base a las experiencias positivas mostradas en esta NE, se promueva a los Estados la implementación de asistencias técnicas, nuevos servicios, nuevos sistemas de manera conjunta y con visión Regional a través de proyectos de cooperación técnica regionales para el logro de objetivos comunes que apoyen al incremento de la seguridad operacional en todas las especialidades de la aviación.



APÉNDICE B

Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: MULTILINGÜISMO EN LA OACI

POLÍTICA DE LA OACI SOBRE LOS SERVICIOS DE IDIOMAS

(Nota presentada por Colombia apoyada por Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Bolivia, Guyana, Venezuela y Surinam)

RESUMEN

La provisión de toda la documentación emanada de la OACI es fundamental para preservar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil internacional, así como los trabajos en otras importantes áreas; por tanto es de vital importancia que se mantenga un nivel adecuado del servicio en los idiomas de trabajo de la Organización para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI.

En este sentido, con una población cercana a los 500 millones de habitantes, la Región Hispanohablante es de vital importancia para la consecución de los objetivos de la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) Reafirmar la necesidad de mantener el multilingüismo en los trabajos de la OACI.
- b) Continuar explorando nuevos métodos y procedimientos para aumentar más la eficiencia y asegurar que la OACI pueda seguir prestando servicios de calidad a sus Estados miembros.
- c) Solicitar a la Asamblea que empodere a las Oficinas Regionales, para que puedan desarrollar mecanismos con recuperación de costos y así poder elaborar traducciones oficialmente reconocidas por la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad Operacional. • Seguridad de la aviación y facilitación. • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300);</i> • <i>Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc. 7231);</i> • <i>(A38-WP/403.),</i> • <i>Resoluciones Vigentes de la Asamblea (Doc 10022)</i> • <i>Resolución A37-25 Política de la OACI sobre los servicios de idiomas</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde los comienzos de la OACI en 1944, su principal objetivo ha sido garantizar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la sostenibilidad económica y medio ambiental de todos los países miembros de la organización.

1.2 Durante el 37° Periodo de Sesiones de la Asamblea General de la OACI, llevada a cabo en Montreal del 28 de septiembre al 8 de octubre de 2010, se discutió sobre la importancia de la provisión de niveles adecuados del servicio en los idiomas de trabajo de la OACI, llegando así a la “**Resolución A37-25 Política de la OACI sobre los servicios de idiomas**”.

1.3 Dicha resolución establece lo siguiente:

“A37-25: Política de la OACI sobre los servicios de idiomas

La Asamblea:

1. *Reafirma que el multilingüismo constituye uno de los principios fundamentales para que la OACI logre sus objetivos en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas;*
2. *Reafirma sus anteriores resoluciones relativas a la consolidación de los idiomas de trabajo de la OACI;*
3. *Reconoce que los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI;*
4. *Resuelve que la paridad y la calidad de los servicios proporcionados en todos los idiomas de trabajo de la OACI sean el objetivo continuo de la Organización;*
5. *Resuelve que la introducción de un nuevo idioma no afecte al nivel de los servicios proporcionados en los otros idiomas de trabajo de la Organización;*
6. *Resuelve que el Consejo continúe supervisando los servicios de idiomas, que serán objeto de examen;*
7. *Pide al Secretario General que elabore e implante un sistema de gestión de la calidad en la esfera de servicios lingüísticos;*
8. *Pide al Secretario General de la OACI que se adhiera a las mejores prácticas de las Naciones Unidas en materia de servicios de idiomas, incluida la contratación de personal temporero durante los períodos de mayor volumen de trabajo, así como el nivel de contratación externa de la traducción y la interpretación;*
9. *Pide al Consejo que examine la necesidad de enmendar el Reglamento de publicaciones de la OACI (Doc 7231/11) para disponer que las publicaciones de la OACI se distribuyan en todos los idiomas de trabajo de la OACI;*
10. *Invita a los Estados miembros que representan los idiomas de trabajo de la OACI, si así lo desean, a apoyar a la OACI mediante el establecimiento de centros oficialmente reconocidos de traducción de las publicaciones de la OACI y el préstamo de personal competente*

a la Secretaría de la Organización, incluidas las Oficinas regionales, para reducir el volumen de trabajo atrasado y apoyar los eventos especiales; y

11. *Declara que la presente Resolución reemplaza a la Resolución A31-17 de la Asamblea.”*

1.4 Por su parte el Informe del Comité Ejecutivo del 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38-WP/403.), consigna para la cuestión 24 del orden del día de dicha Asamblea, que se pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la eficacia en materia de servicios de idiomas, **reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI.**

1.5. Teniendo en cuenta el principio del multilingüismo, durante el 38° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI también se aprobó la resolución A38-11, la cual establece:

“4. Reitera que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados”

1.6. Si bien el multilingüismo es un principio fundamental como se ha venido señalando, se viene observando que en las reuniones técnicas se elige un idioma de trabajo principal, normalmente el inglés, al igual que la documentación soporte de la misma, sin considerar los tiempos necesarios para producir toda la información necesaria en los otros cinco idiomas

1.7. Por otra parte, cuando se establecen plazos para respuestas a encuestas o posicionamientos con respecto a materias técnicas, la citada documentación también está siendo remitida en inglés, lo que dificulta el trabajo de los Estados hispano hablantes.

1.8. Situaciones como las descritas pueden generar dificultades de comprensión y cumplimiento de los SARPS a los Estados que más dependen de documentaciones traducidas, impactando negativamente los niveles de implementación medidos en los programas universales de auditoría de la OACI.

2. DESARROLLO

2.1 Al revisar la documentación de la OACI publicada en ICAO NET, confirmando que todos los anexos se encuentran en español y que de la totalidad de los documentos en el ICAO NET, existen unos cuatrocientos documentos de los cuales aproximadamente un 67% están en español.

2.2 De este 33% restante que se encuentra solo en inglés, se destacan algunos documentos importantes que cubren aspectos técnicos, operacionales y de planificación, como son los Docs 8991, 9683, 9760, 9873, 9880, 9881, 9888, 9966 y el 10018.

2.3 Además, cabe resaltar que el Documento 7231 “*Reglamento de publicaciones de la OACP*”), manifiesta que todos los manuales y circulares serán presentados en los idiomas oficiales de la OACI (Artículo VII Idiomas).

2.4 Si bien la OACI ha respaldado el multilingüismo como principio fundamental, se tiene conocimiento que en las deliberaciones tendientes a la preparación del presupuesto para el trienio 2017-

2019, los escenarios de crecimiento nominal nulo podrían prever un riesgo para el multilingüismo, afectándose la capacidad de responder a aumentos de la demanda de traducción.

2.5 Aunque sea posible promover mayor colaboración de los Estados por medio de programas de adscripción o de soporte directo para la traducción de documentos producidos por la OACI, se debe observar que el compromiso con el multilingüismo no es responsabilidad exclusiva de los Estados que necesitan de traducción y si un objetivo fundamental de la OACI.

2.6 En consecuencia, consideramos que el multilingüismo no debe verse afectado por ninguna limitación presupuestaria y es necesario que la OACI encuentre mecanismos de aumento de eficiencia y eficacia de los servicios de traducción, con la que se garantice este importante objetivo y no se produzcan retrasos prolongados en la disponibilidad de la documentación en todos los idiomas adoptados por la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para cumplir a cabalidad con los Objetivos Estratégicos de la OACI, los países miembros deben tener una perfecta comprensión de los documentos provenientes de esta organización. Debido a esto, se hace indispensable que todos ellos se provean en los diferentes idiomas reconocidos por la OACI, sin hacer excepción alguna en cuanto a comunicaciones, publicaciones, notas de estudio, notas informativas, apéndices, tablas explicativas, contenido de la página web y demás medios de difusión de información que se establezcan.

3.2 Se debe continuar asegurando la provisión de servicios de idiomas adecuados para el funcionamiento apropiado de la OACI y de sus órganos permanentes, asegurando que los servicios de idiomas sean parte integrante de todos los programas de la OACI, que se mantenga la paridad y la calidad de los servicios en todos los idiomas de trabajo (A37-25), al igual que las gestiones para proveer puntualmente las traducciones de las especificaciones técnicas de apoyo y demás documentos relevantes para la Seguridad Operacional en la Región (Sugerencia de Argentina).

3.3 Se debe analizar la posibilidad de solicitar a la Asamblea que empodere a las Oficinas Regionales, para que puedan desarrollar mecanismos con recuperación de costos y así poder elaborar traducciones oficialmente reconocidas por la OACI.

APÉNDICE C

Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA**

Cuestión 33: Seguridad Operacional de la Aviación y Navegación Aérea – Control y Análisis

CUMPLIMIENTO DE LA DECLARACIÓN DE BOGOTÁ

(Nota presentada por Chile apoyada por Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Bolivia, Guyana, Venezuela y Surinam)

RESUMEN

En esta nota de estudio presenta los avances alcanzados por los Estados SAM, en el cumplimiento de las metas para el 2016 de Seguridad Operacional y navegación aérea comprometidas en la Declaración de Bogotá.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a analizar los antecedentes entregados y solicitar a la OACI, que revise la manera de clasificar los accidentes en las Regiones

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • N/A
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anexo 19 – Seguridad Operacional • Anexo 13 – Investigación de incidentes y accidentes aéreos.

1. INTRODUCCION

1.1 La OACI ha incorporado en todos sus procesos métodos de medición de la performance de sus distintos objetivos estratégicos, mediante el establecimiento de un conjunto de indicadores y métricas y los cuadros de mando públicos de cada Región (performance dashboard). El Cuadro de performance de la Región SAM permite a los Estados gestionar la seguridad operacional en base a mediciones. El fundamento de este enfoque se basa en los principios esenciales de la seguridad operacional: trabajo por resultados y medir para gestionar. En el caso concreto de la Declaración de Bogotá, las Autoridades Aeronáuticas de la Región SAM, establecieron un conjunto de metas para finales del 2016, cuyo rendimiento se analiza a continuación:

2. ANÁLISIS

Seguridad operacional: Alcanzar un 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM

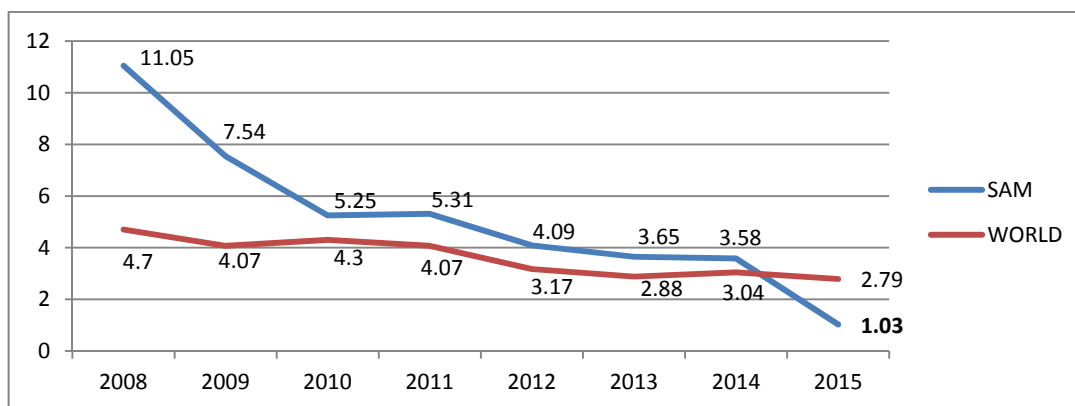
2.1 Desde noviembre 2011 hasta Mayo 2016, la OACI llevó a cabo nueve (09) misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM), (03) auditorías CMA y tres actividades ex situ en la Región SAM. Durante este período, 8 de los 10 Estados que tuvieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI.

2.2 En base a los resultados obtenidos, el promedio de la Región SAM aumentó de 66.31% del año 2011 a 71.75% (+5.44%) en mayo 2016, faltando aún por mejorar un 8,25%, para alcanzar la meta hasta finales de 2016.

2.3 Hasta diciembre de 2016, faltaría por incluir los resultados de las tres misiones que la OACI desarrollará a partir de junio 2016. Al respecto la Región confía que logrará alcanzar la meta fijada del 80%. El 70% de los Estados de la Región SAM demuestran una EI sobre 60% acerca de las SARPS.

Accidentes: Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.

2.4 De acuerdo con la tabla de abajo se puede observar que la tasa de accidentes en Sudamérica (línea azul) para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente hasta alcanzar una tasa de **1.03** accidentes en el 2015 por cada 1.000.000 de salidas. Basados en este rendimiento, la meta fijada, ha sido superada en 2014 y por primera vez, la tasa SAM en 2015 (1.03), fue menor que la tasa mundial promedio (línea roja).



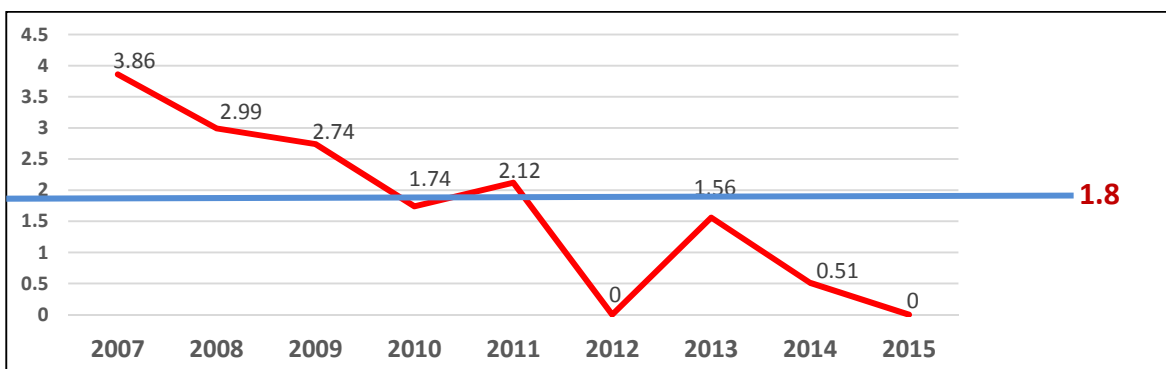
2.5 Sin embargo, es necesario hacer presente que de los datos de los accidentes ocurridos en la Región SAM desde 2008 hasta 2016, obtenidos de la aplicación ICAO iSTARS 3.0 ADREP, de transporte aéreo comercial regular, en la Región han ocurrido 92 accidentes de aeronaves de más de 5700 kilos, de los cuales 14 de ellos son con aeronaves de matrícula y explotadores de Estados que no son SAM, lo que corresponde al 15 % del total de accidentes.

2.6 Al respecto la Región solicita a la OACI, que se revise la manera de clasificar los accidentes en las Regiones, considerando que una vez que se determinen las causas de los mismos, estos sean clasificados al Estado del Explotador y su Región o del Estado Matrícula y su Región, según corresponda, cuando el Estado donde ocurrió el accidente no tenga ninguna responsabilidad.

2.7 Lo anterior se fundamenta especialmente porque los accidentes de explotadores extra regionales que ocurren en la región aumentan la percepción de inseguridad, sin que la región tenga ninguna responsabilidad en las causas que lo originaron. Más significativo es aún, si se considera que la cantidad de explotadores extra regionales son en un número muy superior a los explotadores de la región.

Excursiones de pista: Reducir la tasa de excursiones de pista en un 20% con relación a la tasa promedio de la Región SAM (2007-2012)

2.8 La tasa promedio de excursiones en pista entre el 2007 y 2012 fue de 2.24 accidentes por un millón de salidas, la reducción del 20% como meta comprometida es de 1.8 accidentes por un millón de salidas. La siguiente tabla demuestra que el rendimiento de la Región SAM ha superado la meta fijada en 2014 y 2015.



Aeródromos: Alcanzar el 20% de aeródromos internacionales certificados

2.9 Se ha elevado el número de aeródromos certificados de 8 en el 2013 a 19 en Julio del 2016, alcanzando un 18.3%, por lo que se espera que para finales de 2016 se pueda alcanzar la meta.

SSP y SMS: Alcanzar el 67% de implementación del SSP y el 100 % de implantación del SMS de proveedores de servicios

2.10 Hasta la fecha se ha logrado un 42 % de implantación del SSP y un 83 % del SMS, no obstante estos porcentajes son subjetivos porque dependen de la estimación de los Estados. A través de una encuesta y de reuniones virtuales se mejorará la estimación de estos porcentajes durante el 2016.

Resolución A37/11: Cumplimiento de las metas relacionadas con los procedimientos APV

2.11 En relación al cumplimiento de los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV), en junio de 2016 se alcanzó una implantación del 69.14% del 100% previsto.

SID /STAR y PBN en ruta: 60% de aeropuertos internacionales con SID y STAR y 60% de rutas en PBN

2.12 En lo que respecta a la implantación de SID y STAR, en junio de 2016 se superó la meta del 60%, alcanzando un 70.7% de cumplimiento.

2.13 En lo que atañe a la implantación de rutas/espacios aéreos con PBN, la meta del 60% fue superada en junio de 2016 con un 65%.

CCO y CDO: 40% de aeródromos internacionales con operación de descenso continuo (CDO) y operación de ascenso continuo (CCO)

2.14 Con respecto al avance en la aplicación de técnicas operacionales de CDO y CCO, para junio 2016 es del 18% y 19% respectivamente.

Reducción de emisiones de CO₂: Alcanzar a nivel regional 40000 toneladas de reducción de emisiones de CO₂ en la implantación de la PBN en ruta.

2.15 Producto del proceso de optimación de la red de rutas en la Región SAM durante el año 2014 se superó la meta anual de 40.000 toneladas de la Declaración de Bogotá en más de 11.000 toneladas de reducción de CO₂ alcanzándose las 51.132 toneladas de reducción de CO₂. En el 2015 fue de 23.351 TN de CO₂. Se estima que en el correr del año 2016 se alcanzarán más ahorros anuales de CO₂ si se cumplen los planes de implantación previstos para este año. En ese sentido varios Estados han trabajado muy bien para calcular los ahorros debido a la optimización de espacios aéreos seleccionados. La gran mayoría de los Estados han utilizado la herramienta IFSET de la OACI. Otros Estados han calculado estos ahorros en forma colaborativa con los explotadores de servicios aéreos.

ATFM: 100% de ACCs proporcionando el servicio de ATFM

2.16 Los logros en relación a la implantación no han sido aún los esperados, hasta junio del 2016, solo el 56% de los Estados de la Región han implantado la ATFM, restando un 44 % para cumplir con la Declaración de Bogotá.

AIM: 100% de elementos requeridos en la Fase 1 de la hoja de ruta de AIS a AIM

2.17 Para la transición del AIS al AIM para junio de 2016 un 70% de los Estados de la Región SAM han implantado la Fase 1 que consiste en la implantación de la gestión de la calidad y los Estados restantes ya han iniciado el proceso de gestión de la calidad.

Interconexión AMHS: 100% de interconexiones AMHS a nivel regional implementado

2.18 De las 26 interconexiones que deberían estar implantadas para finales del año 2016 solamente están implantadas y en operación seis para junio de 2016. Se han realizados pruebas de interconexión AMHS con resultados positivos en tres interconexiones que deberían estar operando para finales del 2016. Para la implantación de esta prioridad de implantación no se estaría alcanzando la meta de la Declaración de Bogotá.

Interconexión de sistemas automatizados: 100%

2.19 De las 15 interconexiones AIDC previstas en la Declaración de Bogotá, solamente se tiene una en fase operacional y tres en fase pre operacional, en cuatro se han realizado pruebas positivas. Para esta implantación no se estaría cumpliendo la meta indicada en la declaración de Bogotá

Implantación de redes de comunicaciones IP nacionales: 80%

2.20 En referencia a la implantación de redes IP nacionales, para junio de 2016 se tiene un 60% de implantación sobre la totalidad señalada para finales de 2016.

Post Declaración de Bogotá

2.21 Para la planificación de la seguridad operacional y navegación aérea posterior al 2016 en la Región SAM se está elaborando un Plan Regional para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región SAM que representará un instrumento de gestión que permitirá apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los próximos 15 años (hasta 2032) y contribuir de esta forma con varios de los objetivos de desarrollos sostenibles (SDG) establecidos por las Naciones Unidas para asegurar la prosperidad de los seres humanos y la protección del medio ambiente.

2.22 El plan a partir de un diagnóstico de la situación actual, (a través del análisis de brechas) establecerá las actividades y acciones para alcanzar los beneficios plasmados en los objetivos de la aviación civil, seguridad operacional, capacidad y eficiencia de navegación aérea, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección al medio ambiente. Las metas, indicadores y métricas del plan se basan en los siguientes cuatro ejes principales: Conectividad, fortalecimiento institucional, seguridad operacional y medio ambiente.

3. RECOMENDACIONES

Se invita a la Asamblea:

- a) tomar nota de la información entregada sobre los avances en la implantación de las metas de seguridad operacional y navegación aérea establecidas en la Declaración de Bogotá; e
- b) instar a la OACI a revisar la manera de clasificar los accidentes en las Regiones considerando que una vez que se determinen las causas de los mismos, estos sean clasificados al Estado del Explotador y su Región o del Estado Matricula y su Región, según corresponda, cuando el Estado donde ocurrió el accidente no tenga ninguna responsabilidad.

- FIN -

Cuestión 4 del Orden del Día: Actividades iniciales para la implantación de un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión analizó la NE/12 – *Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM*, presentada por la Secretaría.

4.2 La Reunión tomó nota que la Región SAM contaba con planes para el desarrollo de la aviación civil en el área de navegación aérea, estrategias seguridad operacional y seguridad de la aviación así como de mecanismos para apoyar la implantación de los mismos con el fin de asegurar la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a aumentar la seguridad operacional, la capacidad requerida, la eficiencia de la aviación civil y la seguridad de la aviación

4.3 Pero estos planes, estrategias y mecanismos no contemplan todos los aspectos requeridos para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en su totalidad y su relación con todos los entes involucrados, por lo tanto se requeriría elaborar un plan para la Región SAM que contemple la totalidad de las áreas.

4.4 En este sentido la Reunión fue informada que la Oficina SAM de la OACI ha iniciado la elaboración de un plan regional para apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los próximos 15 años (hasta 2032) y contribuir de esta forma con varios de los Objetivos de Desarrollos Sostenibles (SDG) establecidas por las Naciones Unidas para asegurar la prosperidad de los seres humanos y la protección del medio ambiente

4.5 El plan a partir de un diagnóstico de la situación actual (a través del análisis de brechas) establecería las actividades y acciones que se tomarán para llegar a un “futuro deseado” (visión) a través de objetivos, métricas y metas definidas.

4.6 Las metas, indicadores y métricas del plan se basan en los siguientes cuatro ejes principales:

- Conectividad
- Fortalecimiento Institucional
- Seguridad Operacional y
- Medio Ambiente.

4.7 La definición de los objetivos regionales estarán alineados con los objetivos estratégicos establecidos por la OACI y ser desarrollados con la colaboración y anuencia de los Estados y de la industria aeronáutica regional, organizaciones tales como IATA, ACILAC, CANSO, ALTA, IBAC, IFALPA, IFATCA, CLAC y otras organizaciones y/o instituciones regionales. Las metas y métricas convenidas, permitirán establecer el marco apropiado para la elaboración de la planificación regional con miras a alcanzar las metas propuestas en beneficio de todos los involucrados.

4.8 La Reunión tomó nota de la descripción del contenido del plan en sus cuatro ejes principales: Conectividad, Seguridad operacional, Fortalecimiento institucional y Medio ambiente, formato del plan y cronograma de elaboración del mismo el cual se resume a continuación

CONECTIVIDAD

4.9 La conectividad está basada en el siguiente concepto: Movimientos de pasajeros, correo y cargo que implica el mínimo tránsito de puntos que haga un viaje tan corto como posible, con óptimo satisfacción al usuario y al mínimo precio posible (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx>).

4.10 Son varios los factores que permiten la conectividad, desde la disponibilidad de servicios de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuertos, así como las prácticas de las líneas aéreas y los procedimientos de seguridad de la aviación y facilitación.

4.11 El capítulo de conectividad del plan hará referencia a los beneficios de la utilización de las oportunidades de conectividad aérea como un elemento fundamental para asegurar que la región pueda alcanzar una mayor prosperidad económica, social y tecnológica. El mismo estará constituido por cuatro secciones:

- Transporte aéreo en la Región Sudamericana
- Mejoras operacionales (ASBU)
- Mejora planificación aeroportuaria
- Mejoras seguridad de la aviación, Facilitación y Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

Transporte aéreo en la Región Sudamericana

4.12 Esta sección contendría un diagnóstico de la situación actual del transporte aéreo en la Región Sudamericana. La misma estaría abarcando inicialmente los siguientes aspectos:

- Caracterización socioeconómica contemplando aspectos demográficos y económicos.
- Descripción del transporte aéreo Regional (operadores, flota, aviación general, aviación militar, etc.)
- Estadísticas y Pronósticos del transporte aéreo.
- Aspectos actuales sobre la conectividad dentro de la Región y fuera de ella.
- Analizar las demandas del transporte aéreo.
- Identificar y analizar las trabas que podrían afectar el desarrollo de la industria aeronáutica regional en áreas tales como, entre otras, marco legal y normativo, políticas, regulaciones, planes de desarrollo, planes maestros, infraestructura e instalaciones, tecnología, tarifas, recursos, capacitación e instrucción; etc.

Mejoras operacionales (ASBU)

4.13 En esta sección se hará un diagnóstico de la situación actual de los servicios de navegación aérea en la Región Sudamericana identificando las mejoras operacionales requeridas y la infraestructura y, procedimientos que se requieren al respecto para alcanzar la visión final del plan. Para esta sección se utilizará la información contenida en el Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM (Versión 1.4, noviembre 2013).

Mejoras planificación aeroportuaria

4.14 En esta sección se hará un diagnóstico de la situación actual de la infraestructura aeroportuaria tal como está la red de aeropuertos internacionales, el estado de los aeropuertos internacionales (requerimientos en base a la categoría, capacidad etc.) y los centros de conexiones regionales (hubs) requeridos para alcanzar la visión final del plan.

Mejoras Seguridad de la aviación, Facilitación y Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

4.15 En esta sección se hará un diagnóstico de la situación actual de la seguridad y facilitación de la aviación así como el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea identificando las acciones requeridas para alcanzar la visión final del plan.

Resultados esperados

4.16 Con base en los aspectos y limitaciones identificadas en los párrafos anteriores, se debería visualizar cuáles son los resultados esperados en materia de transporte aéreo, optimización de la conectividad, planes/proyectos/actividades en los campos ANS, etc., actualmente en proceso de ejecución que tengan directa relación con cada una de las áreas en cuestión.

4.17 Se definirán los resultados esperados o deseados abarcando un plazo de 15 años y se identificarán los objetivos generales y específicos en el corto, mediano y largo plazo, las metas y métricas que se utilizarán para medir el resultado del plan.

4.18 Se incluirán para cada una de estas áreas el programa de implantación que abarcará la transición entre el escenario actual y el escenario de destino basado en los faltantes que se han identificado. En cada una de las áreas se establecerán las actividades que serán ejecutadas para alcanzar los objetivos definidos. La mayoría de estos objetivos ya están definidos en el Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM, el Plan de Seguridad Operacional y Plan Estratégico AVSEC/FAL.

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

4.19 En este capítulo del plan se incluirá el modelo deseado de autoridad de aeronáutica civil y el grado de autoridad y poderes fundamentado a través de un documento jurídico legislado al nivel más alto posible de cada Estado para poder garantizar el objetivo final del plan. El fortalecimiento institucional de las autoridades aeronáuticas deberá asegurar el desarrollo del transporte aéreo comercial garantizando una provisión de servicios regular, eficiente y continua, mediante una organización moderna con funciones y competencias bien definidas. Asimismo en este contexto las autoridades de aviación civil deberían promover la transparencia, contar con recursos suficientes, disponer de personal altamente calificado y especializado, ofreciendo una atractiva carrera para el personal.

Seguridad operacional

4.20 En este capítulo se espera que el plan estratégico abarque aspectos relacionados con la seguridad operacional tanto en el área de la autoridad aeronáutica a través de su programa de seguridad operacional así como desde el punto de vista de los proveedores de servicios mediante la implantación de los sistemas de seguridad operacional.

4.21 Asimismo se debería incluir un plan regional de seguridad operacional en vista que la Región actualmente no cuenta con el mismo. Este plan debería incluir un análisis del estado actual de implantación, un resumen de las actividades del sistema de vigilancia de seguridad operacional. las actividades del Grupo Regional sobre seguridad operacional de la aviación Panamericano y los objetivos, metas y métricas esperados para alcanzar la visión final del plan de desarrollo sostenido del transporte aéreo en la Región SAM.

MEDIO AMBIENTE

4.22 En este capítulo se describirá el objetivo de la OACI respecto a la protección del medio ambiente, las actividades ambientales relacionadas con la aviación, las políticas y prácticas de protección del medio ambiente del sistema de las Naciones Unidas y la OACI el programa MBM (Market Based Measure) y los planes de acción de los Estados. Al respecto, este capítulo podrá centrar su atención en la situación actual, los objetivos, metas y métricas para alcanzar la visión final del plan.

FORMATO DEL PLAN

4.23 El plan estará estructurado en tres niveles interrelacionados. El primer nivel será un documento de alto nivel de fácil lectura y que tenga una presentación atractiva acompañada de símbolos gráficos dirigido principalmente a las altas autoridades del Estado y al público en general; un segundo nivel con un documento que contendría información un poco más detallada de la información contenida en el documento del primer nivel, que se accedería por hipervínculos del documento del plan del primer nivel y un tercer nivel accesible por hipervínculos del documento del segundo nivel que contiene la información detallada como los planes de implantación regional de navegación aérea, de seguridad operacional, seguridad operacional y otros planes de la comunidad aeronáutica dirigido a la comunidad aeronáutica interesada.

Cronograma de elaboración del plan

4.24 El primer nivel se ha considerado completarse para finales del mes de septiembre de 2016, el segundo nivel para marzo de 2017 y el tercer nivel para mediados de 2017. Se espera presentar el documento final en la Decimoquinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/15) celebrase en noviembre de 2017 para su aprobación.

**Cuestión 5 del
Orden del Día****Otros asuntos**

5.1 Nil.