



Cuestión 4 del

Orden del Día: Otros asuntos

PROYECTO PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CONJUNTO DE REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS (LARs) PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANS) EN LA REGIÓN

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota presenta a la reunión información sobre el proyecto para desarrollar un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea, manuales para los inspectores, protocolos de auditoría, programas de instrucción y la formación de un grupo de inspectores en los Estados miembros del SRVSOP para la conformación de equipos multinacionales que estén en capacidad de realizar vigilancia continua a los proveedores de los servicios de navegación aérea de la región.	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Plan Global OACI para la seguridad operacional de la Aviación (GASP) y Hoja de ruta para la seguridad de la aviación (GASR)• Estructura de las LAR	
Objetivos estratégicos de la OACI:	A – Seguridad operacional

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), consciente que los Estados deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales, en su Trigésimo Octava Asamblea, realizada en Montreal del 24 de setiembre al 4 de octubre 2013, adoptó la Resolución A38-X - *Cooperación y asistencia regional para resolver las deficiencias de seguridad operacional estableciendo prioridades y objetivos medibles*. Mediante esta resolución se reconoce que el establecimiento de entidades regionales y subregionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOOs), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, mediante las economías de escala y la armonización a gran escala, como resultado de la colaboración entre los Estados Contratantes en el establecimiento y operación de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional común;

1.2 De igual manera, mediante Resolución A29-3 – *Armonización mundial de la reglamentación*, la OACI instó a los Estados y grupos de Estados que aún no lo han hecho, a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.3 Por otro lado, para apoyar la ejecución del objetivo estratégico de seguridad operacional de la OACI y de otros objetivos que puedan establecer las regiones, los Estados o la industria, se concibieron las iniciativas mundiales de seguridad operacional (GSIs) dentro de la Hoja de ruta para la seguridad de la aviación (GASR) del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI.

1.4 Bajo el auspicio de la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se creó en Latinoamérica el **Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)**¹ con el propósito de mejorar los niveles de seguridad operacional de sus Estados miembros.

1.5 El trabajo del SRVSOP se desenvuelve dentro de las dos primeras GSI:

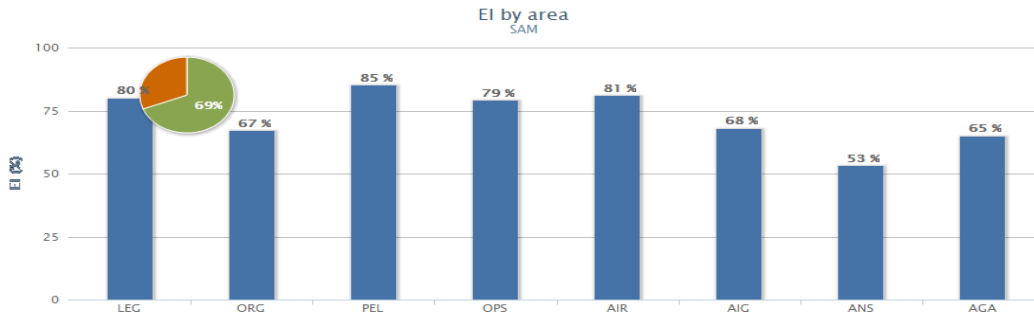
- ✓ GSI – I: Aplicación consecuente de las normas internacionales y las mejores prácticas de la industria; y
- ✓ GSI – 2: Vigilancia consecuente de la reglamentación.

1.6 El SRVSOP ha implementado con éxito un programa de desarrollo, armonización y adopción de los Reglamentos aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) para los Anexos 1; Anexo 2; Anexo 7; Anexo 6; Anexo 8; Anexo 14 y Anexo 16; que además tiene una metodología regional para el mantenimiento y desarrollo de los reglamentos, documentos soporte, programas de capacitación, soporte cooperativo en las actividades de vigilancia y auditorías multinacionales para las diferentes organizaciones involucradas. Al momento, estos reglamentos LAR están siendo armonizados por los Estados del SRVSOP, como un primer paso para el establecimiento de requisitos comunes en toda la región.

2 RESULTADOS DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) DE LA OACI SEGÚN EL ENFOQUE SISTÉMICO GLOBAL (CSA) Y EL NUEVO ENFOQUE DE LA OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA)

2.1 De acuerdo con los resultados obtenidos por OACI tanto en las auditorías realizadas según el enfoque sistémico global (CSA) como en las misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) del nuevo enfoque de la observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), el área de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales en los Estados SAM son los servicios de navegación aérea (ANS) con el 53 % de cumplimiento (véase figura de abajo).

¹ El Proyecto regional RLA/99/901 *Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP)* es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), inició sus operaciones en el año 2002 con la finalidad de establecer y operar un sistema regional de seguridad operacional en Latino América con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido. Dentro de los objetivos de este proyecto se encuentra la promoción, de acuerdo con la OACI, de la armonización y adopción de los reglamentos y procedimientos armonizados, además proporciona asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional; e incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance. Actualmente se encuentra conformado por 11 Estados Sudamericanos y Cuba.



2.2 Tomando en cuenta que la OACI ha establecido en la nueva versión del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) que los Estados superen el 60 % de cumplimiento de los SARPS antes del año 2017, es necesario implementar un proyecto regional para mejorar el cumplimiento de esta área y lograr acompañar a los objetivos regionales en cuanto a la reducción del LEI.

2.3 En este contexto se ha observado que los principales problemas para la aplicación efectiva de los requisitos de la OACI en materia de servicios de navegación aérea en la Región serían:

- a) La falta de recursos humanos con las competencias necesarias para cumplir con todas las funciones de regulación y supervisión de las autoridades de aviación civil
- b) La demanda de actividades de supervisión no justifica la contratación a tiempo completo de un auditor.
- c) La falta de capacidad para desarrollar regulaciones ANS, programas de capacitación y material de orientación.

3 **IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO PARA DESARROLLAR UN CONJUNTO DE REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS (LARs) RELACIONADOS CON LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANS) EN LA REGIÓN**

3.1 El SRVSOP dentro de sus funciones contempla el desarrollo del programa LAR con alcance a todas las áreas concernientes a la seguridad operacional que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes. Por ello el año 2009 inició el trabajo de incluir en la estructura del LAR el desarrollo del conjunto de reglamentos LAR ANS: LAR MET (Anexo 3); LAR MAP (Anexo 4); LAR CNS (Anexo 10); LAR ATS (Anexo 11, PANS/ATM Doc 4444); LAR SAR (Anexo 12); LAR AIS (Anexo 15).

3.2 Durante la Séptima Reunión de Coordinación de los Puntos Focales² del SRVSOP, realizada en Lima del 24 al 26 de febrero de 2010; al revisar el avance de la implementación de los Anexos 1, 6 y 8; y previendo el inicio de la implementación de otros Anexo en el contexto LAR, se sugirió terminar las tareas pendientes antes de ampliar el alcance a las tareas de armonización y/o adopción de los demás Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Uno de los motivos para esta decisión era la preocupación por el incremento en la cantidad de recursos requerido para realizar dicha tarea, lo cual podía afectar la implementación que se estaba realizando en los otros reglamentos.

² Los Puntos Focales del SRVSOP son funcionarios designados por la Administración de Aviación Civil de cada Estado participante del SRVSOP; los cuales están encargados de revisar y recomendar el plan de actividades del SRVSOP para la aprobación a la Junta General que es el órgano directivo del SRVSOP.

3.3 Conforme a lo anterior se ha preparado una propuesta de proyecto para ampliar el alcance de las actividades del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) en América Latina con el fin de incluir la supervisión de seguridad de los servicios de navegación aérea. Este proyecto está relacionado con el objetivo estratégico de la OACI A – Seguridad Operacional

3.4 El objetivo de esta propuesta es que los Estados miembros del SRVSOP contarán con un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea, con manuales guías para los inspectores de seguridad operacional, protocolos de inspección o auditoría, programa de capacitación y con un núcleo de inspectores en los Estados miembros del SRVSOP que podrán conformar equipos multinacionales para realizar la vigilancia continua de los proveedores de servicios de navegación aérea.

3.5 Al finalizar este proyecto se prevé que el SRVSOP, tome lo desarrollado para incluirlo dentro de su programa de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, así como en su plan de trabajo y con ello se asegure el mantenimiento de los reglamentos y procedimientos implementados junto con el sostenimiento y la mejora continua del proceso.

3.6 Para implementar el proyecto planteado se han desarrollado los siguientes **Apéndices** a esta nota de estudio:

- ✓ Apéndice A – Proyecto para la implantación de un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea en la Región Latinoamericana donde se establecen las actividades por año (4 años) y el costo estimado del mismo (719,000 dólares americanos);
- ✓ Apéndice B – Programa tentativo para el proyecto LAR ANS; y
- ✓ Apéndice C – Presupuesto tentativo del proyecto en dólares americanos

3.7 Posteriormente, el costo anual del mantenimiento del LAR ANS, que asumiría el SRVSOP, se estimada ascendería a USD 120,000.00 al año; esto incluye la asignación de un especialista ANS para el Comité Técnico del SRVSOP.

4 ACCION SUGERIDA

1.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) evaluar la factibilidad de llevar adelante el proyecto LAR ANS; y de considerarlo adecuado recomendar al SRVSOP que realice los esfuerzos necesarios para implementarlo en los próximos años.



Apéndice A

PROYECTO

Título:	Implementación del conjunto de Reglamentos aeronauticos Latinoamericanos (LAR) para los Servicios de Navegación aérea (ANS) en la Región.
Duración:	4 años
Fecha estimada de inicio:	Marzo del 2013
Agencias gubernamentales de ejecución:	Autoridades de Aviación Civil
Organismo internacional de ejecución:	OACI
Presupuesto total del proyecto:	US\$ 719,000

Breve descripción: El objetivo de este proyecto es ampliar el alcance de las actividades del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP) para cubrir también actividades de vigilancia seguridad operacional para los servicios de navegación aérea..

A. CONTEXTO

1. Descripción del sub-sector

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 Diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

1.2 El Convenio de Chicago dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional a fin de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

1.3 Todos los Estados que se beneficiaran de este proyecto son partes del Convenio de Chicago y, por lo tanto, miembros de la OACI.

1.4 El Convenio de Chicago provee el marco de referencia adecuado para identificar y definir las responsabilidades de los Estados con respecto a la administración de aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato.

1.5 Con el propósito de obtener una uniformidad mundial en la adopción de normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves,

personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

1.6 A este fin la OACI ha adoptado y enmienda, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que tratan de todos los aspectos concernientes a la eficiencia de los servicios de navegación aérea. Entre ellos están los siguientes:

- Anexo 3 - *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional;*
- Anexo 4 - *Cartas aeronáuticas;*
- Anexo 10 - *Telecomunicaciones aeronáuticas;*
- Anexo 11 - *Servicios de tránsito aéreo;*
- Anexo 12 - *Busqueda y salvamento;*
- Anexo 15 - *Servicios de información aeronáutica;*

1.7 Los detalles de los procedimientos, los aspectos relativos a la capacitación y los medios aceptables para cumplir lo establecido en los Anexos correspondientes, están contenidos en otros documentos, circulares y material de guía de la OACI.

1.4 Durante el periodo 2006-2011, el tráfico por despegues programados de las líneas aéreas de la región Latino América y el Caribe creció a un ritmo medio anual de 4.7%; alcanzando el año 2010 un crecimiento de hasta 13%, previéndose que el tráfico aéreo a nivel regional continuará su crecimiento gradual a mediano plazo al mismo tiempo que la actividad económica.

1.5 Una de las claves para mantener la vitalidad de la aviación civil ante su continuo crecimiento está en garantizar que se disponga de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible. Esto exige la implantación por parte de las Autoridades de Aviación Civil de un sistema de vigilancia de seguridad operacional que permita asegurar el cumplimiento de las normas, procedimientos y metodos establecidos.

2. Estrategia de los países anfitriones

2.1 Como Estados contratantes de la OACI, los Gobiernos beneficiarios en este proyecto han aceptado obligaciones específicas con respecto a la adopción de normas, métodos recomendados y procedimientos acordados internacionalmente para regular la aviación civil internacional. La autoridad administrativa de aviación civil de cada Estado es responsable de asegurar que la administración de aviación civil observe y cumpla estas obligaciones internacionales en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 Entre tales obligaciones, las administraciones de aviación civil son normalmente responsables del desarrollo e implantación de las normas, procedimientos, instalaciones y servicios necesarios para la regularidad, seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.

3. Marco institucional regional para el sub-sector

3.1 La OACI mantiene Oficinas Regionales en Lima (para Sudamérica) y en México (para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe), acreditadas ante los Estados que participan en este proyecto, encargadas de promover y fomentar la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales establecidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la ejecución del plan regional de navegación aérea.

3.2 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución de Navegación Aérea para el Caribe y Sudamérica (GREPECAS) es el mecanismo regional (PIRG) encargado de asegurar la ejecución continuada del plan regional de navegación aérea y determinar los problemas específicos que afecten a la navegación aérea, sugiriendo las soluciones apropiadas. Algunos Estados beneficiarios en este proyecto son miembros del GREPECAS.

3.3 El Proyecto regional RLA/99/901 *Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional (SRVSOP)* es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), inició sus operaciones en el año 2002 con la finalidad de establecer y operar un sistema regional de seguridad operacional en Latino América con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido. Dentro de los objetivos de este proyecto se encuentra la promoción, de acuerdo con la OACI, de la armonización y adopción de los reglamentos y procedimientos armonizados, además proporciona asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional; e incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance. Actualmente se encuentra conformado por 11 Estados Sudamericanos y Cuba. Actualmente este proyecto tiene desarrollado 30 Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) que cubren los requerimientos de los Anexos 1; Anexo 2; Anexo 7; Anexo 6; Anexo 8; Anexo 14 y Anexo 16.

B. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

1. Problemas a ser encarados: situación actual

1.1 La vigilancia de la seguridad operacional es una función mediante la cual los Estados garantizan el cumplimiento efectivo de las normas y métodos recomendados y procedimientos correspondientes relacionados con la seguridad que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros documentos. A nivel regional las organizaciones, reglamentos, recursos humanos y capacidad técnica para desempeñar eficientemente sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional varían considerablemente de un Estado a otro.

1.3 De acuerdo a los últimos resultados de las auditorías USOAP realizadas en los Estados Sudamericanos una de las áreas con mayor porcentaje en cuanto a la falta de implementación efectiva (LEI) es la que se refiere a la adecuada implementación de los requerimientos y vigilancia efectiva de los servicios de navegación aérea. En ella se observa principalmente que los Estados contratantes no tienen establecido un marco normativo adecuado o no tienen los recursos financieros y técnicos para poner en práctica y mantener los requisitos mínimos en cuanto a la vigilancia continua de los servicios de navegación aérea, que se proveen en su país. Por consiguiente, tienen dificultades en cumplir con sus obligaciones relativas a la vigilancia de la seguridad operacional para los servicios de navegación aérea.

1.4 En este marco, se ha podido notar que los principales problemas de la Región para lograr una implementación efectiva de los requerimientos de la OACI para los servicios de navegación aérea son:

- a) Falta de recursos humanos con la competencia adecuada para cumplir todas las funciones de regulación y vigilancia en las AAC.
- b) Demanda de actividades de vigilancia no justifican la permanencia de un auditor con dedicación completa.
- c) Falta de capacidad para desarrollar reglamentación en ANS, material guía y programas de capacitación.

1.5 A nivel regional el proyecto regional RLA/99/901 - SRVSOP, en el marco de apoyo mutuo entre sus Estados

miembros para la mejora de la seguridad operacional en la Región, ha implementado con éxito un programa de desarrollo, armonización y adopción de los Reglamentos aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) para los Anexos 1; Anexo 2; Anexo 7; Anexo 6; Anexo 8; Anexo 14 y Anexo 16; que además tiene una metodología regional para el mantenimiento y desarrollo de los reglamentos, documentos soporte, programas de capacitación, soporte cooperativo en las actividades de vigilancia y auditorías multinacionales para las diferentes organizaciones involucradas.

1.6 Es así que a nivel regional existe la herramienta para lograr una adecuada implementación de los requerimientos de la OACI; este es el SRVSOP. Es así que este sistema regional tiene la visión de lograr la implementación de todos los Anexos involucrados en la seguridad operacional. Sin embargo los Estados miembros de SRVSOP, no pueden avanzar sobre estos reglamentos debido al esfuerzo económico, adicional, que se requeriría para lograr la implantación adecuada del programa de armonización e implementación del conjunto LAR ANS; por lo que se requiere buscar otras fuentes de financiamiento para poder llevar a cabo la actividad de desarrollo armonización y/o adopción de reglamentos y procedimientos; capacitación uniforme del personal de las AAC y las auditorías multinacionales de vigilancia de los servicios de navegación aérea.

2. Situación prevista al finalizar el proyecto

2.1 Los Estados miembros del SRVSOP contarán con conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea, con manuales guías para los inspectores de seguridad operacional, protocolos de auditoría, programa de capacitación y con un núcleo de inspectores en los Estados miembros del SRVSOP que podrán conformar equipos multinacionales para realizar la vigilancia continua de los proveedores de servicios de navegación aérea.

2.2 Al finalizar este proyecto se preve que el SRVSOP, tome lo desarrollado para incluirlo dentro de su programa de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, así como en su plan de trabajo y con ello se asegure el mantenimiento de los reglamentos y procedimientos implementados junto con el sostenimiento y la mejora continua del proceso.

3. Beneficiarios previstos

3.1 Los Estados miembros del SRVSOP, los explotadores de los servicios de navegación, los usuarios de los servicios aéreos se beneficiarán de los resultados de este proyecto, por el incremento de la seguridad en el transporte aéreo.

4. Estrategia del proyecto y arreglos institucionales

4.1 La estrategia del proyecto, diseñado para permitir el establecimiento y la operación de un mecanismo de cooperación regional para la adecuada vigilancia por parte de las Autoridades de Aviación civil a los proveedores de servicios de navegación aérea, se basa en el apoyo de Estados u organizaciones donantes para cubrir los primeros años del desarrollo del Conjunto de reglamentos LAR ANS, material guía, desarrollo de cursos para inspectores gubernamentales de navegación, desarrollo de competencias y una ronda de auditorías con equipos multinacionales a los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros del SRVSOP. Posteriormente el SRVSOP garantizaría el sostenimiento de los resultados logrados y de la mejora continua del material LAR y desarrollo continuo de competencias.

5. Razones para la asistencia de la OACI

5.1 En su condición de organismo internacional intergubernamental especializado en aviación civil, la OACI es responsable de proveer el marco de referencia para virtualmente todas las administraciones de aviación civil de sus

185 Estados contratantes y tiene amplia experiencia proporcionando cooperación técnica para la aviación civil.

5.2 La OACI tiene una capacidad única para la ejecución eficiente de proyectos de desarrollo de la aviación civil, incluyendo el reclutamiento a nivel mundial de especialistas técnicos altamente calificados, la gestión de programas de capacitación y la adquisición de equipo a precios competitivos. Los mismos expertos que prestan asistencia en el desarrollo y mantenimiento de la estructura de la Organización proveen el respaldo técnico al Programa de Cooperación Técnica de la OACI. Sobre esta base, la OACI ha venido ejecutando proyectos de asistencia técnica de un modo neutral, no lucrativo y por tanto en una relación efectiva de costos para sus Estados contratantes desde 1952.

6. Consideraciones especiales

6.1 El proyecto mantendrá vínculos con el proyecto regional RLA/99/901 –SRVSOP y los proyectos nacionales de cooperación técnica que tengan en ejecución los Estados participantes para el mismo sub-sector, con el propósito de coordinar y complementar las actividades por ellos requeridas a nivel de país con el apoyo de aquellos proyectos.

7. Arreglos de coordinación

7.2 El Director de la Oficina Regional de la OACI en Lima en su calidad de Coordinador General del SRVSOP, estará a cargo de la administración y coordinación general del proyecto, contando con el apoyo técnico y logístico de la Oficina regional y del Comité Técnico del SRVSOP, según sea necesario, actuando de conformidad con los procedimientos y directrices pertinentes de la OACI.

C. OBJETIVO DE DESARROLLO

El proyecto contribuirá a mantener un sistema de transporte aéreo más seguro, eficiente y económico, como un medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la región.

D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

Se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas significan:

AACs	Autoridades de Aviación Civil
AIS	Especialista de Servicios de Información Aeronáutica
ATM	Especialista en Gestión del Tránsito Aéreo
CNS	Especialista en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia
Comité	Comité Técnico del SRVSOP
Coordinador	Coordinador General del SRVSOP
MET	Especialista en Meteorología Aeronáutica
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OR	Oficina Regional de la OACI en Lima
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Objetivo inmediato N° 1

Desarrollo e implantación de los reglamentos aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y procedimientos de seguridad operacional para los servicios navegación aérea para los Estados de la Región SAM.

Criterio de éxito: Conjunto LAR ANS desarrollado e implantado a nivel regional.

1.1 Reglamentos y procedimientos regionales armonizados y propuestos para su aplicación por los Estados SAM en relación a los servicios de navegación aérea.	1.1.1 Identificar y seleccionar a los especialistas necesarios para el desarrollo y seguimiento se los reglamentos, documentos guía y procedimientos, compatibles con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI pertinentes y con los textos de orientación conexos; para los servicios de navegación aérea Fecha de inicio: Año 1 Duración estimada: Conforme se requiera	Coordinador, OR, AACs
	1.1.2 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de requerimientos para meteorología, tendentes a su armonización y adopción por los Estados SAM Fecha de inicio: Año 2 Duración estimada: 3 meses	Comité, Especialistas regionales MET, OR
	1.1.3 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de cartas aeronáuticas; tendentes a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 1 Duración estimada: 3 meses	Comité, Especialistas regionales ATM, OR
	1.1.4 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de <i>Telecomunicaciones aeronáuticas</i> ; tendentes a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 1 Duración estimada: 6 meses	Comité, Especialistas regionales CNS, OR
	1.1.5 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de <i>Servicios de tránsito aéreo</i> ; tendentes a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 1 Duración estimada: 3 meses	Comité, Especialistas regionales ATM, OR
	1.1.6 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de <i>Procedimientos de navegación aérea PANS/ATM</i> ; tendente a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 1 Duración estimada: 6 meses	Comité, Especialistas regionales ATM, OR

	<p>1.1.7 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de <i>Busqueda y salvamento</i>; tendentes a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 2 Duración estimada: 3 meses</p>	<p>Comité, Especialistas regionales AIS, OR</p>
	<p>1.1.8 Desarrollar los reglamentos y procedimientos regionales uniformes en materia de <i>Servicios de información aeronáutica</i>; tendente a su armonización y adopción por los Estados SAM. Fecha de inicio: Año 2 Duración estimada: 4 meses</p>	<p>Comité, Especialistas regionales AIS, OR</p>
	<p>1.1.9 Desarrollar el manual de procedimientos de los inspectores ANS, incluyendo los protocolos de auditoria Fecha de inicio: Año 2 Duración estimada: 4 meses</p>	<p>Comité, Especialistas regionales ATM, OR</p>
<p>1.2 Implantación del sistema de mantenimiento de los reglamentos LAR ANS</p>	<p>1.2.1 Proponer a consideración de la Junta General del RLA/99/901 SRVSOP la formación del panel de especialistas en ANS, para el mantenimiento y seguimiento de los reglamentos. Además de incluir dentro del plan de trabajo las reuniones y actividades relativas a la difusión y mantenimiento de los LAR ANS Fecha de inicio: Año 3 Duración estimada: 1 mes</p>	<p>Comité, Coordinador, SRVSOP</p>
	<p>1.2.2 Identificar y seleccionar candidatos a nivel Regional para integrar al panel de especialistas en ANS Fecha de inicio: Año 4 Duración estimada: 2 meses</p>	<p>Comité, Coordinador, SRVSOP</p>
	<p>1.2.3 Preparación y realización de la Primera reunión del Panel de especialistas en ANS Fecha de inicio: Año 4 Duración estimada: 1 mes</p>	<p>Comité, SRVSOP, OR</p>

Objetivo inmediato N° 2

Establecer un programa para la realización de auditorías multinacionales en los servicios de navegación aérea en conjunto con un programa de competencias y capacitación para los auditores LAR ANS de la Región.

Criterio de éxito: Realización de al menos una auditoría multinacional en cada Estado SAM; además de contar con al menos 2 auditores LAR en ANS en cada Estado de la región.

Resultados	Actividades	Parte responsable de cada actividad
2.1 Implementación del programa de competencia y capacitación del Auditor LAR ANS	2.1.1 Desarrollar los requerimientos sobre la competencia y certificación de los Auditores LAR en ANS. Fecha de inicio: año 2 Duración estimada: 1 mes	Comité, OR
	2.1.2 Desarrollar un plan de capacitación para los auditores LAR en ANS, Fecha de inicio: año 2 Duración estimada: 1 mes	Comité, OR
	2.1.3 Preparación y realización de dos cursos sobre procedimientos para inspectores gubernamentales para la vigilancia de los servicios de navegación. Fecha de inicio: año 3 Duración estimada: 4 meses	Comité, consultores, OR
	2.1.4 Realización de dos cursos sobre técnicas de auditorías para los inspectores gubernamentales en ANS. Fecha de inicio: año 3 Duración estimada: 0.5 meses	Comité, Coordinador, OR
	2.1.5 Convocatoria y selección de Auditores LAR en ANS Fecha de inicio: semana 1 Duración estimada: 2 semanas	Comité, Coordinador, OR
2.2 Realización de auditorías multinacionales a los servicios de navegación aérea.	2.2.1 Desarrollar los documentos guías para la realización de los ensayos de auditorías multinacionales a los servicios de navegación aérea Fecha de inicio: año 3 Duración estimada: 1 mes	Comité, Coordinador
	2.2.2 Convocar a los Estados a participar en los ensayos de auditoría multinacional a los servicios de navegación aérea, y definir el plan de realización de los mismos. Fecha de inicio: año 2 Duración estimada: 2 semanas	Comité, Coordinador; SRVSOP
	2.2.4 Realización del plan de ensayos de auditoría multinacional a los servicios de navegación aérea en los 12 Estados miembros del SRVSOP. Fecha de inicio: año 3 Duración estimada: 24 meses	Comité, coordinador

	<p>2.2.4 Preparar el informe final con los resultados sobre los ensayos de auditoria multinacional a los servicios de navegacion aérea para su presentacion a la Junta General del SRVSOP.</p> <p>Fecha de inicio: año 4 Duracion estimada: 0.5 meses</p>	<p>Comité, coordinador, SRVSOP</p>
--	---	--

E. INSUMOS**1. Insumos de los donantes**

1.1 Las organizaciones donantes proporcionarán su contribución financiera a los costos del proyecto:

2. Insumos del organismo de ejecución**2.1 Personal del proyecto**

2.1.1 Se proveerán profesionales internacionales en las siguientes especialidades:

11-01 Especialista en servicios de navegación aérea

2.2 Apoyo administrativo

2.2.1 Se incluye una partida presupuestaria para cubrir el costo del apoyo administrativo requerido para respaldar el desarrollo de las actividades del proyecto.

2.3 Viajes oficiales y misiones

2.3.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de viajes oficiales del personal del proyecto y misiones de coordinación, supervisión o de revisión del proyecto, según sea necesario.

2.4 Capacitación

2.4.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de la instrucción de los inspectores a ser designados por los Estados participantes para llevar a cabo actividades del proyecto. Asimismo para los cursos de capacitación ofrecidos por el proyecto se considerará la extensión de 2 becas por Estado participante.

2.5 Equipo

2.5.1 Se proveen fondos para la adquisición de equipo, suministros y material de instrucción según sea necesario.

2.6 Varios

2.6.1 Se considera una provisión presupuestaria para cubrir los gastos varios del proyecto, la preparación de informes, la traducción de documentos y los costos administrativos del proyecto.

F. RIESGOS

1. Los factores que podrían ser causa de demora o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto son la falta de pago oportuno de las contribuciones de los organismos donantes, las posibles dilaciones en los procesos de selección del personal profesional del proyecto y demoras burocráticas en los procesos de aprobación de candidatos a los programas de instrucción y misiones del proyecto.

2. Un probable factor que con el tiempo podría ser causa de demoras graves o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto sería un cambio drástico de la situación política o económica en los países participantes.

G. OBLIGACIONES ANTERIORES Y REQUISITOS PREVIOS

1. Los fondos correspondientes a la donación deberá depositarse después de la aprobación del proyecto, en las fechas previstas en el calendario de pagos, a fin de que el organismo de ejecución pueda dar inicio a las actividades.
2. La OACI proporcionará asistencia al proyecto con sujeción al cumplimiento o al probable cumplimiento de las obligaciones y requisitos previos arriba enumerados. Si no se cumplen uno o más de los requisitos previos la OACI puede, a su discreción, suspender la asistencia o ponerle fin.

H. VIGILANCIA Y PRESENTACIÓN DE INFORMES DEL PROYECTO

1. El proyecto estará sujeto a un examen conjunto por representantes de las entidades que participen en su financiamiento y del organismo de ejecución por lo menos una vez cada 12 meses, y la primera de tales reuniones se celebrará dentro de los primeros 12 meses a partir de la iniciación de la ejecución plena. El coordinador internacional del proyecto preparará y someterá a cada una de las reuniones de examen conjunto un informe de evaluación del rendimiento del proyecto. Durante la ejecución del proyecto pueden solicitarse, en caso necesario, otros informes adicionales de ese tipo.
2. Los informes finales de las misiones a los Estados serán preparados por los asesores internacionales asignados al proyecto y sometidos a la consideración de la OACI para su posterior transmisión a las autoridades concernientes.
3. Se preparará un informe final del proyecto para su consideración en la reunión de examen conjunto final. El borrador de dicho informe será preparado con la suficiente antelación para que el organismo de ejecución pueda examinarlo y ajustar sus aspectos técnicos por lo menos cuatro meses antes del examen conjunto final.
4. La OACI podrá efectuar los siguientes tipos de revisiones al presente documento de proyecto, siempre que dicho organismo cuente con seguridades de que los demás signatarios del documento de proyecto no tienen objeciones a los cambios propuestos:
 - a) Revisiones de los adjuntos 1 ó 2 del documento de proyecto o adiciones a ellos;
 - b) Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los resultados o las actividades del proyecto, pero que se deban a una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos, debidos a la inflación; y
 - c) Revisiones anuales obligatorias mediante las que se re-escala la entrega de los insumos acordados del proyecto o se aumentan los gastos debido a la inflación o se tiene en cuenta el margen de flexibilidad del organismo de ejecución en materia de gastos.

I. PRESUPUESTO

En las páginas siguientes se consigna el presupuesto del proyecto.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

(En dólares de los EE.UU.)

País: Regional para las Américas

Fecha de inicio: 1 de marzo de 2013

Proyecto Nº:

Fecha de terminación: 31 de diciembre de 2016

Título: Implementación del conjunto de Reglamentos aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) para los Servicios de Navegación aérea (ANS) en la Región.

Línea	Componente	TOTAL		Año 1		Año 2		Año 3		Año 4	
		m/m	USD	m/m	USD	m/m	USD	m/m	USD	m/m	USD
10.-	PERSONAL DEL PROYECTO										
11.-	Profesionales Internacionales										
11-01	Especialista ANS	30.0	225,000	9.0	67,500	12.0	90,000	4.0	30,000	5.0	37,500
11-06	Consultores		20,000		5,000		5,000		5,000		5,000
11-99	SUB-TOTAL	30.0	245,000	9.0	72,500	12.0	95,000	4.0	35,000	5.0	42,500
13.-	Apoyo Administrativo										
13-01	Secretaría Ejecutiva Bilingüe (SSA G4)	40.0	96,000	7.0	16,800	12.0	28,800	12.0	28,800	9.0	21,600
13-99	SUB-TOTAL	40.0	96,000	7.0	16,800	12.0	28,800	12.0	28,800	9.0	21,600
15.-	Viajes oficiales		-		-		-		-		-
15-99	SUB-TOTAL		-		-		-		-		-
16.-	Costo de misiones		320,000		80,000		80,000		80,000		80,000
16-99	SUB-TOTAL		320,000		80,000		80,000		80,000		80,000
17.-	Profesionales Nacionales										
17-08	Consultores		-		-		-		-		-
17-99	SUB TOTAL		-		-		-	0.0	-	0.0	-
19.-	TOTAL DEL COMPONENTE		661,000		169,300		203,800		143,800		144,100
20.-	SUB-CONTRATOS										
21-01	Sub-contratos locales		40,000		10,000		15,000		15,000		-
21-02	Sub-contratos internacionales		-		-		-		-		-
29.-	TOTAL DEL COMPONENTE		40,000		10,000		15,000		15,000		-
30.-	CAPACITACIÓN										
31-01	Becas Individuales		-		-		-		-		-
32-98	Capacitación en grupo		12,000		-		-		12,000		-
39.-	TOTAL DEL COMPONENTE		12,000		-		-		12,000		-
40.-	EQUIPO										
45-01	Equipos		4,000		1,000		1,000		1,000		1,000
49.-	TOTAL DEL COMPONENTE		4,000		1,000		1,000		1,000		1,000
50.-	VARIOS										
53-01	Gastos Diversos		2,000		500		500		500		500
59.-	TOTAL DEL COMPONENTE		2,000		500		500		500		500
99.-	TOTAL DEL PROYECTO		719,000		180,800		220,300		172,300		145,600