



**Cuestión 1 del
Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un examen sobre el estado de implantación de las conclusiones de las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) anteriores y propone comentarios al respecto para que la Reunión pueda decidir sobre los cursos de acciones adecuados en relación a las conclusiones válidas. Además, se presenta la lista de conclusiones finalizadas con sus respectivas acciones de seguimiento que han posibilitado su finalización.

**Objetivos Estratégicos de
la OACI**

*A: Seguridad operacional
C: Seguridad de la aviación y Facilitación
E: Protección del medio ambiente.*

1. Análisis

1.1 La política de las Reuniones de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región SAM (RAAC), establece que las acciones que se adopten deberán registrarse bajo la forma de **Conclusiones**, las cuales merecen la atención directa de los Estados/OACI/Usuarios. Por este motivo, la Reunión debe revisar el estado de cumplimiento de las conclusiones que hasta el momento se consideran válidas, a fin de evaluar su estado de aplicación y determinar las acciones más adecuadas para impulsar y facilitar su aplicación, principalmente para aquellas conclusiones que la Reunión considere vigentes al final de su análisis.

2. Discusión

2.1 Utilizando la misma metodología del mecanismo del GREPECAS, la Secretaría ha realizado un estudio de la situación de implantación de las conclusiones formuladas por la Reunión RAAC/13 y las que en esa oportunidad se consideraban como válidas. El **Apéndice A** contiene las conclusiones que se pueden considerar finalizadas o reemplazadas, conjuntamente con las acciones de seguimiento, y el **Apéndice B** reproduce las conclusiones válidas. Considerando la información de ambos Apéndices, se tiene la siguiente situación:

Conclusiones finalizadas o reemplazadas

2.2 De las 23 conclusiones válidas hasta la Reunión RAAC/13 y del análisis realizado por la Secretaría, las siguientes conclusiones se han considerado finalizadas: 6/16, 10/4 A, 11/8, 12/3, 12/11, 13/1, 13/2, 13/6 y 13/7.

Conclusiones que continúan válidas

2.3 Las conclusiones que siguen válidas son las siguientes: 9/5,10/1, 11/1, 11/7, 12/1, 12/4, 12/7, 12/8, 12/9, 12/10, 13/3, 13/4, 13/5 y 13/8.

2.4 La conclusión 12/1 tiene tres puntos, de los cuales solo queda como válido el punto c).

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio y revisar la información presentada en los Apéndices A y B, a fin de actualizar el estado de implantación de las conclusiones formuladas hasta la Reunión RAAC/13 proponiendo, en caso necesario, los cursos de acción más adecuados para su puesta en práctica.

APÉNDICE A

EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES FINALIZADAS O REEMPLAZADAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Concl./Dec. Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
6/16 C	LIMITACIONES DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS	<p>Exhortar a los Estados a que:</p> <p>a) participen en el programa de expertos asociados de la OACI (préstamo de funcionarios nacionales pagados por el propio Estado mediante un convenio con la OACI, por tiempo limitado, en áreas en que la Oficina no tiene suficientes recursos humanos para atender las necesidades de la Región); y</p> <p>b) continúen brindando apoyo al programa de reuniones de la Oficina SAM, ofreciéndose como sede para las citadas reuniones, permitiendo de esta forma la disminución de costos por este concepto,</p>	<p>Los Estados han venido colaborando a la Oficina Regional con arreglos adecuados para proporcionar expertos como, asimismo, apoyando el programa de reuniones/seminarios/talleres.</p> <p>Con la restructuración del GREPECAS se sustituyen los Subgrupos por Programas y Proyectos, requiriéndose de los Estados de la Región la contribución de expertos necesarios para la coordinación de los proyectos y la realización de las tareas asociadas con un mayor apoyo para completar la ejecución de los proyectos que, una vez completados, serán de gran apoyo para los Estados de la Región.</p>	Oficina Regional de la OACI	Finalizada	Recursos humanos y financieros suficientes para enfrentar requerimientos actuales de la Región	Continua

Objetivos Estratégicos de la OACI:

A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

B: Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial

C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
10/4 A	IMPORTANCIA DEL APROPIADO MANEJO DEL ARTICULO 83 Bis	Que, para incrementar los niveles de vigilancia de la seguridad operacional, la adecuada información sobre las obligaciones derivadas de acuerdos a la luz del Artículo 83 Bis, las Administraciones de Aviación Civil de la Región pongan a disposición de los otros Estados, incluyendo, hasta donde sea posible, la información de los procedimientos aplicados, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la vigilancia de la seguridad operacional.	A pesar que en la Región se han firmado algunos acuerdos con respecto al Artículo 83 Bis, algunas administraciones no han puesto aún a disposición de los otros Estados la información de los procedimientos aplicables. La OACI se encuentra desarrollando un nuevo manual que reemplazará a la Circular 295 LE/2 – Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en dicho manual se incluirá la revisión sobre la manera de gestionar el Artículo 83 bis; un nuevo proceso de registro el cual estará basado en línea; la presentación de un nuevo documento el cual indicará exactamente que será transferido, este documento será llevado a bordo de las aeronaves y facilitará la labor de los inspectores durante las inspecciones de rampa. El documento tendrá un enlace entre las normas de los Anexos relacionados y el Artículo 83 bis. El manual será finalizado en diciembre de 2015 y será editado a finales del 2016.	Autoridades de aviación civil	Finalizada		No definida

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
11/8 A,C	APOYO A LAS ACTIVIDADES DEL RASG-PA	Se insta a los Estados de la Región SAM a dar el máximo apoyo al Grupo Regional de Seguridad Operacional Panamericano y a las actividades que éste desarrolla, a fin de implementar el GASP/GASR.	<p>Tanto Brasil como Chile están proporcionado apoyo tangible en las actividades del RASG-PA. LA JG/23 del SRVSOP acordó apoyar a RASG-PA en la adaptación de una Circular de Asesoramiento para su difusión entre los Estados de la región. Esta circular está orientada a mitigar el problema de salida de la pista (RE).</p> <p>Los Estados han tomado nota y en la RAAC se harán sesiones de intercambio de información a puerta cerrada con los Directores. Además se espera una nueva conformación del Comité Ejecutivo del RASG-PA con mayor representación de los Estados</p>	Estados	Finalizada	Implantación GASP/GASR	No definido

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
12/3 A,C	ANÁLISIS DE RIESGO Y RESOLUCIÓN DE DEFICIENCIAS	<p>Que los Estados, a fin de dar prioridad a la implementación eficaz de los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los proveedores de servicio de navegación aérea y del Programa de seguridad operacional del Estado (SSP):</p> <p>a) lleven a cabo el análisis de riesgo de todas las deficiencias de su Estado incluidas en la lista del GREPECAS; y</p> <p>b) actualicen la GANDD, incluyendo el plan de acción para la corrección de las deficiencias a más tardar el 30 de marzo de 2012.</p>	<p>Muy pocos Estados de la Región han aplicado el análisis de riesgo en las deficiencias de navegación del GREPECAS.</p> <p>Al respecto, durante la reunión CRPP/2 del GREPECAS (julio 2013) se consideró que la OACI revisara y realizara las modificaciones necesarias para mejorar la metodología de deficiencias de la navegación aérea y la GANDD y la presentara para la próxima reunión del GREPECAS (julio 2014).</p> <p>El GREPECAS 17, luego de analizar la base de datos de las deficiencias, concordó en que la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de deficiencias en la navegación aérea de la OACI presentaba muchas oportunidades de mejora y que en los últimos años la OACI ha implementado una serie de herramientas de gestión que podría justificar la necesidad de revisar en detalle la efectividad de este programa, y por ello decidió adoptar la conclusión 17/12, mediante la cual se solicita a la OACI la revisión de esta metodología.</p>	Estados, OACI	Finalizada	<p>Aplicación del análisis de riesgo en las deficiencias del GREPECAS.</p> <p>GANDD actualizado.</p>	Dic 2014

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
12/11 A,C	IMPLEMENTACIÓN DEL MEMORANDO SUSCRITO ENTRE LA OACI Y LA CLAC QUE PROPORCIONA UN MARCO PARA UNA MAYOR COOPERACIÓN	Considerando los importantes logros alcanzados hasta ahora con la puesta en práctica del plan de acción 2011-2012, para la implementación del Memorando de cooperación entre la OACI y la CLAC suscrito en septiembre de 2010, la 12a Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana apoya la continuación de las acciones emprendidas entre ambos organismos que conllevan a mejorar la eficiencia de los esfuerzos comunes en beneficio de la aviación civil regional, evitando la duplicación de esfuerzos y los mayores costos de participación en actividades que puedan llevar a cabo conjuntamente, así como facilitando el acceso a sus respectivas fuentes de información y bases de datos, entre otros beneficios.	La cooperación entre la OACI y CLAC se realiza tomando en cuenta el plan de acción para la implementación del Memorando de Cooperación OACI/CLAC.	OACI, CLAC	Finalizada	Memorando de Cooperación OACI/CLAC	Continua
13/1 A,B	APOYO A LAS ACTIVIDADES PARA LA REACTIVACIÓN DEL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL	Que, la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/13), reiterando la necesidad de capacitación a nivel gerencial para el personal de las entidades de aviación civil, acuerda apoyar el trabajo que viene desarrollando la CLAC para reactivar el Instituto Panamericano de Aviación Civil.	Búsqueda de un Estado que pueda albergar el Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC). La CLAC y las autoridades argentinas firmaron documentos para la reactivación del IPAC. Las actividades deberían iniciarse en Nov. 2015.	CLAC	Finalizada	Reactivación del Instituto Panamericano de Aviación Civil	Dic 2014

Concl./Dec. Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/2 A,B	Estrategia para mitigar escasez de personal aeronáutico en la Región SAM	Que los Estados y la industria con el fin de mitigar la escasez de personal en los diferentes campos de la aviación civil considere la estrategia que se presenta como Apéndice A de la Cuestión 2 del orden del día de la reunión RAAC/13.	Fomentar la implantación de la estrategia para mitigar escasez de personal aeronáutico en la Región SAM Los Estados tomaron nota de la estrategia y la están aplicando.	Estados y la industria	Finalizada	Aplicación de la estrategia para mitigar escasez de personal aeronáutico	Continua
13/6 A	Estadística de accidentes de OACI en el informe mundial de seguridad operacional	Los Estados de la Región Sudamericana solicitan a la OACI que se considere una revisión en la forma en que se presenta la información estadística de accidentes en el Informe Anual sobre Seguridad Operacional, donde se pueda discriminar la contribución de los operadores extranjeros en las tasas de accidentes por Estado de suceso en una región específica, o cualquier otro método que ayude a presentar una imagen más precisa sobre los niveles de seguridad operacional que logra obtener una región	Llevar adelante acciones con la sede para que se considere una revisión en la forma en que se presenta la información estadística de accidentes en el Informe Anual sobre Seguridad Operacional. Se ha solicitado a la Sede la revisión de la metodología estadística aplicada sobre los accidentes aéreos y su presentación en los reportes anuales.	Estados Oficina Regional SAM de la OACI.	Finalizada	Revisión en la forma en que se presenta la información estadística de accidentes en el Informe Anual sobre Seguridad Operacional	Dic 2014

Concl./Dec. Objetivo Estrategico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/7 A	Participación activa en todas las actividades de implantación de la REDDIG II	Que los Estados miembros de la REDDIG II, a través de los puntos focales nominados por las autoridades aeronáuticas, participen activamente en todas las actividades programadas durante la instalación de la REDDIG II, tales como reuniones de coordinación, cursos, instalaciones y pruebas de aceptación y que las autoridades aeronáuticas correspondientes faciliten la participación de los mismos en dichas actividades con el fin de lograr una instalación exitosa y personal debidamente preparado para la operación y mantenimiento de la nueva red de comunicación regional.	Seguimiento para que haya una participación activa de todos los puntos focales de la REDDIG II en los eventos y actividades organizados al respecto. REDDIG II ha sido implantada y en operación desde el 31 de marzo 2015.	Estados	Finalizada	REDDIG II implantada y en operación.	Octubre 2014

APÉNDICE B

EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES VÁLIDAS DE LAS REUNIONES DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
9/5 A, C	INTERCAMBIO DE DATOS DE RADARES SECUNDARIOS	Que los Estados de la Región SAM tomen como un asunto de alta prioridad el intercambio de datos radar SSR entre dependencias ATC adyacentes y desarrollen los acuerdos bilaterales necesarios sobre esta materia.	Como parte de las actividades del proyecto RLA/06/901, en seguimiento a las actividades iniciadas sobre la implantación de sistemas automatizados del proyecto RLA/98/003 y siguiendo las directrices del GREPECAS se han elaborado documentos de orientación para la interconexión de sistemas automatizados, así como el establecimiento de MoU entre Estados de la Región que tienen instalados sistemas automatizados y un plan de acción regional para su implantación. En marzo de 2011 se completó la interconexión de datos radar entre Uruguay y Argentina utilizando protocolo IP vía REDDIG.	Oficina Regional de la OACI	Válida	Intercambio de datos radar SSR Implementado y planes de vuelo (OLDI y AIDC)	Dic 2016

Objetivos Estratégicos de la OACI:

A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

B: Seguridad de la aviación — Mejorar la protección de la aviación civil mundial

C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
10/1 A	SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES	<p>Se insta a los Estados a facilitar la suscripción de acuerdos de reconocimiento de certificaciones y a continuar con los esfuerzos de armonización y/o adopción* de las normas y procedimientos, como una forma de fortalecer las actividades regionales de vigilancia de la seguridad operacional y de evitar la duplicación de esfuerzos.</p> <p><i>* Para los efectos de todos los trabajos que desarrolle en SRVSOP en el marco de “armonización” y “adopción” de las LAR la Junta General concuerda en que estos términos tendrán los siguientes alcances:</i></p> <p><i>Armonización: Se entiende por armonización al conjunto de reformas que deberán efectuar los Estados miembros del Sistema Regional en sus reglamentos y procedimientos nacionales con base en las LAR y documentos asociados, para lograr en un plazo informado por cada Estado a la Junta General, un ambiente en el cual todos los Estados tienen requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica y que por tanto, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad</i></p>	<p>En la Reunión RAAC/12 se establece el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la Aceptación de las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves y Componentes de Aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Participantes del SRVSOP. En este sentido, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú procedieron a la firma del mismo.</p> <p>Posteriormente, 6 Estados más se incorporaron al Acuerdo, de Cooperación Técnica Multinacional de OMA LAR 145: Argentina, Cuba, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Brasil tiene pendiente la suscripción del Acuerdo.</p> <p>En la Reunión RAAC/13 (Bogotá, Colombia, 4 al 6 de diciembre de 2014) se aprobó la Enmienda 1 del Acuerdo de OMAs.</p> <p>En esta misma Reunión (RAAC/13) se procedió a la firma del Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la certificación de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (CIAC/CEAC) entre las autoridades de aviación</p>	Autoridades de aviación civil	Vigente	<p>Normas y procedimientos SRVSOP armonizados y adoptados</p> <p>Faltan tres Estados para suscribir el Acuerdo de CIAC / CEAC y CMAE. En OMAs falta un Estado. Además el SRVSOP está trabajando en la armonización para el reconocimiento mutuo de licencias que será materia de un Acuerdo que quedó pendiente y, por otro lado, también está proyectado el reconocimiento de la calificación multinacional de simuladores de vuelo, por lo que el asunto del reconocimiento de certificaciones es un tema crucial para el SRVSOP.</p>	No definida

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		<p><i>Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros. Se podrán mantener requisitos adicionales siempre y cuando sean informados a los otros Estados mediante la incorporación de un Apéndice a la LAR, para su verificación por cualquier Autoridad Aeronáutica de los Estados miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación en este ambiente armonizado.</i></p> <p><i>Adopción: Se entiende por adopción al conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.</i></p>	<p>civil de los Estados participantes del SRVSOP signatarios de este acuerdo, basado en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP". Este acuerdo fue firmado inicialmente por Argentina, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay. Posteriormente suscribieron el Acuerdo Bolivia y Venezuela.</p> <p>Los Estados que están pendientes de firmar el Acuerdo de CIAC/CEAC son: Brasil, Chile y Panamá.</p> <p>Asimismo se procedió a la firma del Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la certificación de los centros médicos aeronáuticos examinadores entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes del SRVSOP signatarios de este acuerdo, basado en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP. Este acuerdo fue inicialmente suscrito por Argentina, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay.</p>				

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
			<p>Posteriormente suscribieron el Acuerdo Bolivia y Venezuela.</p> <p>Los Estados que están pendientes de firmar el Acuerdo de CMAE son: Brasil, Chile, Colombia y Panamá.</p>				
11/1 A, C	IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS	Que los Estados SAM implanten gradualmente la tecnología GNSS en función de los programas de implantación PBN regional y sus respectivos planes nacionales.	<p>Los Estados de la Región han iniciado la implantación del GNSS como apoyo a los procedimientos de navegación aérea en ruta, terminal y aproximación de no precisión RNAV 5 RNP APCH, RNP APC AR).</p> <p>Brasil ha implantado un sistema GBAS el cual se encuentra en fase pre-operacional.</p> <p>Los Estados darán cumplimiento de las metas establecidas en la Resolución A37/11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV).</p>	Autoridades de aviación civil	Válida	Implantación GNSS	Dic 2016 GNSS ruta 60% implantado A37/11 GNSS Aproximación APV 100% implantadas

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
11/7 A	COMPROMISO CON LOS OBJETIVOS DEL SISTEMA REGIONAL	Que los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana reafirmen su compromiso con las iniciativas del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional mediante: a) El apoyo tangible a su programa de trabajo; b) Mejorando el índice de compromiso con el Sistema Regional que se presenta como Apéndice B a esta parte del Informe; y c) El cumplimiento de los plazos definidos por la Junta General para los procesos de armonización y/o adopción de las reglamentaciones LAR.	Bolivia, Paraguay y Uruguay han adoptado los LAR. Perú y Ecuador han finalizado el proceso de transición de sus reglamentos nacionales armonizados con los LAR. El resto de los Estados del SRVSOP siguen avanzando en la armonización de sus reglamentos nacionales con los LAR con buenos resultados, con el compromiso de culminar el proceso de armonización de los LAR en Marzo 2017.	Estados	Válida	Compromiso en el SRVSOP	Dic 2017
12/1 A, C	PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN EL RENDIMIENTO PARA LA REGIÓN SAM (SAM PBIP)	Los Estados de la Región Sudamericana de la OACI y Organizaciones Internacionales involucradas: a) aprueban para su aplicación regional el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM que figura en el Apéndice A; b) alientan a los Estados que aún no lo han hecho, a elaborar sus planes nacionales de navegación aérea basado en rendimiento de acuerdo a los lineamientos contenidos en el citado Plan de	a) Los Estados procedieron a la aprobación del PBIP. Como consecuencia de la aprobación de la Cuarta Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), se procedió a enmendar el PBIP para alinearlos con la nueva edición del GANP. b) Algunos Estados han empezado a elaborar planes nacionales alineados con el PBIP. c) Se ha iniciado la enmienda del Proyecto RLA/06/901 con el PBIP.	Estados, Organizaciones Internacionales , Oficina Regional SAM de la OACI	Puntos a) y b) Finalizados	Aprobación del PBIP. Planes de implantación nacionales alineados con el PBIP. Proyecto RLA/06/901 alineado con el PBIP.	a) Dic 2013 b) Dic 2014 c) Mar 2014

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		Implantación; y c) solicitan a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI a revisar el Proyecto RLA 06/901 a fin de alinearlo con los objetivos de rendimiento establecidos en el citado plan de implantación.					
12/4 A, C	ESTRATEGIA PARA LA INSTITUCIONALIZA CIÓN DE LA REDDIG Y EL SRVSOP	Que, a efecto de dar continuidad a la implantación de la Organización de Navegación Aérea y Seguridad Operacional, para la institucionalización de la REDDIG y el SRVSOP se implementen las actividades contempladas en la estrategia que se presenta como Apéndice A.	Las actividades contempladas en la Estrategia se seguirán considerando en las reuniones RCC de los proyectos RLA/03/901 (REDDIG) y RLA /99/901 (SRVSOP). Mientras tanto, los Estados han considerado que las coordinaciones de los proyectos indicados se sigan realizando a través de la OACI. En la Versión Q del documento de proyecto RLA/03/901 (REDDIG) se aprobó la gestión del mismo hasta el año 2018. De la misma forma, en el proyecto RLA/99/901 (SRVSOP).	OACI, Estados	Válida	Estrategia para la institucionalidad de la REDDIG y el SRVSOP	Dic 2018
12/7 A, C	ACCIONES PARA PROMOVER LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	Que los Estados de la Región, a fin de lograr una implementación efectiva de los sistemas de gestión de la seguridad operacional: a) Hagan los esfuerzos que sean necesarios para asignar los recursos humanos y materiales al SSP; b) Utilicen los resultados de los análisis de los SSP para definir	Muy pocos Estados han efectuado las acciones para promover la implementación efectiva del SSP. Se vienen realizando reuniones de coordinadores SSP en la Región SAM desde el 2012 con el objetivo de asistir a los Estados en la implementación del SSP.	Estados	Válida	Sistema de gestión de la seguridad operacional del Estado implementada	Dic 2016

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
		<p>políticas de mitigación de riesgos a la seguridad operacional;</p> <p>c) Eviten la designación de coordinadores SSP de forma Ad-hoc;</p> <p>d) Apoyen la participación de sus coordinadores del SSP en el ciclo de seminarios/talleres que serán programados por la Oficina Regional en los años 2012 y 2013;</p> <p>e) Soliciten a sus coordinadores SSP desarrollar un informe anual corto y conciso de seguridad operacional con las siguientes secciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Informe ejecutivo, 2) Análisis de información reactiva, 3) Análisis de información proactiva, 4) Análisis de información predictiva; <p>f) Presenten el resultado de sus informes anuales de seguridad operacional en el ciclo de talleres/seminarios sobre SSP que organizará la Oficina Regional Sudamericana de la OACI; y</p> <p>g) con referencia a los puntos c) y e), las diferentes actividades que se vienen organizando, serán armonizadas para evitar duplicación de esfuerzos y recursos.</p>	<p>Para medir el avance en la implementación SSP y alcanzar las metas establecidas en la Declaración de Bogotá para diciembre 2016 (67%) se ha desarrollado una encuesta con los principales indicadores regionales.</p>				

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
12/8 B	APOYO AL GRUPO REGIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN NAM/CAR/SAM OACI/CLAC	Que los Estados hagan los esfuerzos que estén a su alcance para apoyar el trabajo que viene desarrollando el Grupo Regional sobre la Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC, brindando facilidades a los funcionarios designados para que puedan desempeñar las actividades de los proyectos del Grupo Regional sobre la Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC.	Del 19 al 21 de junio del 2013 se realizó en la Oficina Regional SAM de la OACI la Reunión AVSEC/FAL RG/3 NAM/CAR/SAM OACI/CLAC.	Estados	Válida	Actividades sobre la seguridad de la aviación y facilitación implantadas	No definida
12/9 A	PLAN DE CONTINGENCIA REGIONAL ANTE DESASTRES NATURALES Y/O EVENTOS CATASTRÓFICOS	Que la OACI, en cooperación y coordinación con los Estados de la Región Sudamericana, desarrolle un Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos con el objetivo de minimizar el impacto sobre la aviación civil y re-establecer el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.	El plan de contingencia regional no ha sido completado. Se ha realizado una guía de apoyo a la Región en caso de presentarse contingencia de cenizas volcánicas. La misma ya ha sido circulada a los Estados para su revisión y comentarios. Una vez recepcionada todos los comentarios, se pondrá a disposición a todos los usuarios en el sitio web de la Oficina Regional. La Secretaría ha elaborado una Guía para el Plan de Contingencias, cuyo borrador será circulado a los Estados para su revisión y comentarios.	OACI	Válida	Plan de contingencia regional ante desastres naturales y/o eventos catastróficos	Finales de 2014

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
12/10 A	PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE RED DE RUTAS ATS DE LA REGIÓN SAM (ATS/RO)	<p>Que, tomando en cuenta los importantes ahorros de combustible y la reducción de emisiones de CO2 a la atmósfera alcanzada como resultado de la implementación en fases del Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS se considera esencial continuar apoyando la implementación de las siguientes fases del Programa ATS/RO para mejorar la eficiencia y contribución al medio ambiente en la región Sudamericana.</p>	<p>Bajo el programa de la optimización de ruta la Versión 01 (marzo de 2011), implementó 15 nuevas rutas RNAV, realineó 19 rutas y eliminó 18 rutas entre convencionales y RNAV que no eran utilizadas con un ahorro de CO2 de 22,600,000 Kg anuales.</p> <p>La versión 02 de la optimización de rutas prevé para 2013 y 2014 un ahorro en el costo de combustible que, al precio US\$1.57 el litro, alcanzaría la cifra de US\$2,713,902 por mes, equivalente en un año a reducir la emisión de CO2 a la atmósfera en aproximadamente 54,572 toneladas.</p> <p>Para el 2016 está previsto un 60% de las rutas ATS optimizadas implantadas.</p> <p>En 2014, se realizaron los siguientes eventos PBN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Primer Taller sobre diseño PBN del espacio aéreo SAM (Bogotá 12-23 mayo); - Segundo Taller sobre diseño PBN del espacio aéreo SAM (Lima, 08-12 septiembre); - Sexta Reunión para la optimización de la red de rutas ATS SAM-ATSRO/6 (Lima 27-30 octubre); 	Estados	Válida	Rutas ATS en la Región SAM optimizadas	Dic 2016 (60% rutas ATS optimizadas implantadas)

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
			<ul style="list-style-type: none"> - Décimo Cuarto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM-SAM/IG/14 (Lima, 10-14 noviembre); y - Contratación de 3 expertos para desarrollos de la Versión 03 de la Red de Rutas SAM. <p>El resultado de estos eventos no alcanzó las expectativas esperadas, principalmente en lo referido al Taller PBN/2, teniendo en cuenta que de los rediseños PBN presentados, únicamente dos TMAAs fueron consideradas lo suficientemente maduras para dar inicio al proceso de validación: Asunción y Santiago.</p> <p>Las TMAAs Lima y Río de Janeiro, cuyos rediseños PBN ya fueron realizados por Perú y Brasil respectivamente, son las únicas que ya estarían preparadas para absorber la Etapa 2 de la Versión 03 de la Red de Rutas SAM.</p> <p>Las TMAAs Santiago y Sao Paulo, que también fueron objeto del proyecto de rediseño PBN, desarrollados por Chile y Brasil respectivamente, serán afectados por los proyectos en curso en ambos Estados.</p>				

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
			<p>La implantación de la Versión 03 de la Red de Rutas depende de una implementación consistente y armonizada en las TMA's SAM y el retraso en el proyecto de uno o más Estados, podría afectar a los demás Estados, así como al Proyecto Regional de Implementación PBN como un todo y, en consecuencia, al cumplimiento de las diversas metas de la Declaración de Bogotá.</p> <p>Mientras no sea posible el desarrollo de la versión 3 completa de la Red de Rutas, la Reunión ATSRO ha decidido implantar una primera etapa de esa versión, con miras a alcanzar los beneficios posibles, con base a la estructura actual de las principales TMA Sudamericanas.</p>				

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/3 B	APOYO AL PROGRAMA DE AUDITORÍAS DE LA OACI USAP CMA	<p>Que los Estados de la Región sigan apoyando el programa de auditorías de la OACI (USAP CMA) y que:</p> <p>a) asistan a los seminarios regionales que se realicen sobre el USAP-CMA;</p> <p>b) firmen el nuevo Memorándum de Entendimiento (MoU) relacionado con el USAP CMA cuando sea solicitado;</p> <p>c) presenten las actualizaciones de la implementación de los planes de acciones correctivas de sus Estados;</p> <p>d) colaboren mediante la adscripción de sus expertos en seguridad de la aviación para que participen en las actividades del CMA del USAP; y</p> <p>e) continúen en el mejoramiento de sus sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación, tomando en consideración, entre otras cosas, las constataciones y recomendaciones resultantes de las auditorias del Segundo ciclo del USAP, de manera de reforzar el cumplimiento de las Normas del Anexo 17 y de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9.</p>	<p>Seguimiento para que los Estados asistan a los seminarios regionales sobre el USAP CMA</p> <p>Apoyo a los Estados para que:</p> <p>Firmen el MoU relacionado con el USAP.</p> <p>Actualicen planes de acción correctivos y continúen en el mejoramiento de sus sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación.</p>	Estados de la Región SAM	Válida	Asistencia seminarios regionales USAP CMA, prepararse para las Auditorias USAP-CMA que comenzarán en la Región SAM en el 2015	Continua Ciclo continuo

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/4 B	ACTIVIDADES DE INSTRUCCIÓN AVSEC	<p>Que los Estados de la Región SAM:</p> <p>a) reafirman su compromiso al programa de instrucción AVSEC de la OACI a través de la participación de sus delegados en los seminarios, cursos y talleres;</p> <p>b) continuarán capacitando a sus expertos en materia AVSEC en el ámbito nacional diseminando la capacitación recibida por la OACI;</p> <p>c) solicitan a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI que haga las gestiones con la sede para considerar la posibilidad de incrementar los centros de instrucción AVSEC (ASTC) y que informen a los Estados sobre el resultado de estas gestiones; y (esto no fue posible porque está cambiando el sistema de Instrucción AVSEC)</p> <p>d) solicitan a la OACI la capacitación en el área de facilitación que incluya como mínimo: pasaportes de lectura mecánica, información anticipada sobre pasajeros (API) y registro de nombre de pasajeros (PNR).</p>	<p>Seguimiento con el fin de que los Estados participen a través de sus expertos en los programas de instrucción AVSEC y difundan la capacitación a nivel nacional</p> <p>La Oficina SAM realizo coordinaciones con la sede para analizar la posibilidad de la preparación de cursos en el área de facilitación para la Región SAM</p> <p>Actividades de desarrollo continuo.</p> <p>Se debe trabajar en el área de Facilitación</p>	Estados Región SAM Oficina SAM OACI	Valida	<p>Participación de los Estados en las actividades de instrucción AVSEC</p> <p>Expertos nacionales capacitados e información diseminada a nivel nacional</p> <p>Incremento de Talleres y Seminarios de capacitación en temas de Facilitación en la Región SAM</p> <p>Capacitación en el área de facilitación que incluya como mínimo: pasaportes de lectura mecánica, información anticipada sobre pasajeros (API) y registro de nombre de pasajeros (PNR).</p>	<p>a) continua b) continua d) continua</p>

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/5 A,B,C	PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA BASADO EN EL RENDIMIENTO PARA LA REGIÓN SAM (SAM PBIP) ALINEADO CON EL ASBU	Que, los Estados de la Región Sudamericana de la OACI y Organizaciones Internacionales involucrados: a) aprueban para su aplicación regional el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU que figura en el Apéndice A a la Cuestión 4 del Orden del día de la RAAC/13; y b) alientan a los Estados que aún no lo han hecho, a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento de acuerdo a los lineamientos contenidos en el citado SAM PBIP.	Aprobado el Plan de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU Dar seguimiento para que los Estados completen la actualización de los planes nacionales de navegación aérea para que estén alineados con el ASBU	Estados	a)Finalizada b)Valida	Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU aprobado Planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento alineado con el SAM PBIP	a)Finalizada b) julio 2016

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
13/8 A	IMPLANTACIÓN DE LAS PRIORIDADES DE NAVEGACIÓN AÉREA Y DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Que los Estados de la Región SAM implementen las prioridades de implantación de navegación aérea y de seguridad operacional de conformidad a las metas regionales acordadas para el período 2014-2016 en la Declaración de Bogotá y que los Organismos Internacionales apoyen la implantación de las prioridades de los Estados	<p>Dar seguimiento a la implantación de navegación aérea y de seguridad operacional por parte de los Estados de la Región de conformidad a las metas del 2014-2016</p> <p>AGA Enero 2015- 13% aeródromos certificados (12) y 15% en proceso (14).</p> <p>AIM Inicio Fase II transición al AIM; Reducción CO² en 2015 6.740 Tons.</p> <p>ATM PBN: Planes Nacionales de Implementación PBN; Optimización Red Rutas SAM; TMA; APP. ATFM: FMU/FMP; Cálculo de sectores y de pista.</p> <p>CNS Implantación interconexión AMHS 20%; Implantación interconexión AIDS 12%; Implantación Redes IP nacionales 46%</p>	Estados	Valida	Implantación de las prioridades de navegación aérea y de seguridad operacional.	Dic 2016

Concl./Dec Objetivo Estratégico	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de Seguimiento	A ser iniciada por	Estado	Resultado Entregable	Fecha Límite
			FLS Nivel de implementación efectiva 71.45%; Reducción de la tasa de accidentes en la Región SAM 1%; Reducción de excursiones de pista en la Región 0%.				