



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad operacional en la Región SAM

(Lima, Perú, 22 al 24 de agosto de 2016)

AN&FS/3 - NE/10

01/08/16

Cuestión 3 del

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

PREPARACIÓN TRIGÉSIMO NOVENO PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI ACTIVIDADES DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a la Reunión información sobre las principales cuestiones a tratar en el 39° período de sesiones de la asamblea de la OACI relacionadas con los aspectos de navegación aérea y de las notas de estudio realizadas en el área de navegación aérea que la Región SAM que se estará presentado en la A39 con el respaldo de todos los Estados de la Región.

Referencias:

- Orden del día provisional para el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.
- Teleconferencias de preparación para la A39 (15 de abril, 20 de mayo, 20 de junio y 21 de julio de 2016).

Objetivos estratégicos de la OACI:

*A - Seguridad operacional
B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
D - Protección del medio ambiente.*

1 Introducción

1.1 La Asamblea de la OACI es el órgano soberano de la Organización y se reúne como mínimo una vez cada tres años convocada por el órgano rector de la OACI el Concejo. Asimismo la Asamblea podrá celebrar periodos de sesiones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Concejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida por el Secretario General (Artículo 2 del Reglamento interno permanente de la asamblea de la OACI Documento 7600/8).

1.2 Del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016 se llevará a cabo en la sede principal de la OACI en Montreal, Canadá, el 39° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A39) el cual tendrá como tarea establecer la política mundial de la aviación para el trienio 2017-2019. Para este evento la

OACI invita a los 191 Estados miembros de la OACI y a un gran número de organizaciones internacionales.

1.3 La agenda de la A39 así como las notas de estudio a analizar se encuentran en el siguiente portal web <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/default.aspx>.

1.4 La Asamblea de la OACI está constituida por sesiones plenarias y reuniones del comité ejecutivo y de la comisión técnica económica y legal. Las funciones del Comité Ejecutivo serán, entre otras, la de presentar a la Asamblea, cuando sea necesario, la lista de los Estados contratantes que desean que se les tenga en cuenta cuando se elija el Consejo; estudiar enmiendas o adiciones al orden del día de la Asamblea; creación de comités y comisiones del Comité Ejecutivo; estudiar las cuestiones del orden del día que le encargue la Asamblea e informar sobre las mismas; presentar recomendaciones a la Asamblea sobre la organización y dirección de los trabajos de la misma; y asesorar al Presidente de la Asamblea, cuando lo solicite, en materias sobre las cuales deba resolver. Las comisiones técnicas, económica y legal analizan respectivamente los aspectos de navegación aérea y seguridad operacional en relación a políticas, normalización y apoyo a la implantación, los aspectos económicos relacionados del transporte aéreo internacional y los aspectos jurídicos.

2 Análisis

2.1 A continuación se resumen los asuntos a tratar y los resultados esperados en los principales cuestiones de la A39 relacionados con el comité ejecutivo y la comisión técnica relacionados con las actividades de los PIRGs.

Comité ejecutivo

2.2 La cuestión 14 relativa al *Programa de asistencia técnica de la OACI* cuyo resultado esperado se refiere principalmente a instar a los Estados a soportar las actividades de la OACI a fin que continúe desarrollando e implementando asistencia técnica bajo sus respectivos objetivos estratégicos en asociación con los Estados, organizaciones regionales e internacionales y la industria.

2.3 La cuestión 15 sobre *Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica* donde el Consejo de la OACI presentará a la Asamblea la política y actividades de cooperación técnica desarrolladas en el periodo 2013-2015 y como resultado se espera que la Asamblea considere una Declaración unificada de las políticas de cooperación técnica de la OACI (Resolución A36-17) revisada, que se enmendará según corresponda, para reflejar las innovaciones recientes.

2.4 La cuestión 23 sobre la *Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación* en la cual el Consejo de la OACI informará sobre los avances realizados por la nueva sección de la OACI el GAT (Global Aviation Training) y cuyo resultado esperado en la Asamblea es alentar a los Estados a soportar el programa TRAINAIR PLUS.

2.5 La Cuestión 22 *Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación* en la cual el Consejo presentará informes sobre las actividades relativas a la aviación internacional y el cambio climático, incluido el avance en la formulación de una nueva norma sobre emisiones de CO2 aplicable a las aeronaves, combustibles alternativos sostenibles para la aviación, un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) y la evaluación de tendencias del impacto de la aviación en el clima mundial. A este respecto, también se proporcionará información sobre la estrategia de creación de capacidad para la acción, incluido el desarrollo e implantación de planes de acción estatales para reducir las emisiones, y sobre la cooperación y acontecimientos principales con otros organismos de las Naciones Unidas. El Consejo presentará

propuestas para actualizar la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático (Resolución A38-18 de la Asamblea).

2.6 La cuestión 26 *Multilingüismo en la OACI* el Consejo presentará información sobre el progreso en la implantación de las políticas y decisiones adoptadas para aumentar la eficiencia y eficacia sobre cuestiones de los servicios de idiomas, con indicación de las cuestiones aún pendientes para mejorar la disponibilidad y calidad de los servicios de idiomas de la Organización.

2.7 La cuestión 27 sobre *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI* en relación a la baja respuesta a las comunicaciones de la OACI por parte de los Estados, el Consejo espera que se adopte una resolución que pida a los Estados que den respuestas completas y oportunas a las comunicaciones a los Estados.

2.8 La cuestión 28 relacionada con la *iniciativa de la OACI que ningún Estado se quede atrás* (NCLB), tiene como resultado esperado que la Asamblea aliente a los Estados, organizaciones internacionales, industria y donadores a apoyar la iniciativa NCLB y adoptar una resolución de la Asamblea propuesta.

2.9 La cuestión 29 *Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)* donde los resultados esperados de la asamblea son alentar a los Estados a contribuir a alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas a través de la implantación de los objetivos estratégicos de la OACI y el programa de trabajo y direccionar la OACI para ayudar a sus Estados miembros en la mejora de sus sistemas de transporte aéreo y garantizar que ningún país se quede atrás, para que todos puedan fomentar el desarrollo sostenible y beneficiarse de las mejoras en la conectividad aérea y adoptar una resolución propuesta al respecto.

2.10 La Cuestión 31 relacionada con *Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo* el Consejo presentará el programa NGAP (Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos) y el resultado esperado es que la Asamblea tome nota del programa de desarrollo del programa NGAP, alentar a los Estados, organizaciones internacionales, industria y la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP) a participar y apoyar a la OACI en la provisión de recursos (humanos, financieros y datos) en soporte al programa NGAP; instruir al Consejo para que se actualice el Documento 9956 (*Global and Regional 20 year Forecasts*) y hacer que dicho documento sea de fácil acceso para todos y adoptar la resolución propuesta al respecto.

Comisión técnica

2.11 Cuestión 33: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis* el Consejo de la OACI presentará un informe sobre la situación de las prioridades y metas de implantación mundial del Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial de navegación aérea, utilizando los mecanismos de notificación regionales y mundiales. Dará además un informe del estado de cumplimiento en cada región de las prioridades clave del GASP y el GANP. Los informes incluirán la información más reciente acerca del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

2.12 Asimismo informará los resultados de la segunda reunión de alto nivel de la conferencia de seguridad operacional y aspectos emergentes (HLSC 2015) en la cual destacan las recientes avances con respecto a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), el sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) que incluye el seguimiento de aeronaves, la coordinación en zonas de conflicto y nuevos problemas como la ciber-seguridad.

2.13 Cuestión 34: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas* donde el Consejo de la OACI presentará la quinta edición del plan global de navegación aérea (GANP Documento 9750) para que la Asamblea lo avale. Asimismo como resultado esperado de la Asamblea se requiere que los Estados PIRGs, proveedores de servicio y usuarios del espacio aéreo establezcan prioridades y metas consistentes con los objetivos del GANP, así como las necesidades operacionales de cada región. Del mismo modo se insta a los Estados a implantar PBN como objetivo de la resolución A37-11 y los módulos del ASBU de acuerdo con necesidades operacionales identificadas a nivel nacional o regional. Asimismo se adopte una nueva resolución que sustituya la resolución A38-2. Asimismo como resultado se espera que la Asamblea avale la edición (2017-2019) del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP, Doc 10004).

2.14 Cuestión 35: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización* el Consejo informará acerca de las actividades de elaboración de normas para la formulación del programa de trabajo de Navegación Aérea (AN), la hoja de ruta de normalización y la reactivación de la iniciativa conocida como mesa redonda de normalización, y se trazará un panorama sobre las disposiciones de la OACI a lo largo del próximo trienio y en adelante. Todas estas actividades están dirigidas a sostener la orientación estratégica de la Organización en materia de seguridad operacional de la aviación y capacidad y eficiencia de la navegación aérea en línea con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750), incluyendo el Bloque 1 de la metodología de mejoras por bloque del sistema de aviación (ASBU) del GANP.

2.15 La Cuestión 36: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación* informa sobre la situación de los objetivos y elementos habilitantes de la edición 2014-2016 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de las prioridades de la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP) y como resultado esperado de la Asamblea se espera alentar a los Estados a que actúen para alcanzar los objetivos del GASP y coordinar sus prioridades con las del GANP; alentar a los Estados a que apoyen a los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en la ejecución de las prioridades regionales, y a que proporcionen datos sobre sus avances y estado de ejecución; e instar a los Estados a que informen oportunamente sobre sus avances en la ejecución de los planes de medidas correctivas (CAP) de las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP a través del marco en línea (OLF).

Preparación A39

2.16 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 operacional. 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 operación, de seguridad de la aviación o representantes nominados por el Estado.

2.17 En el área de navegación aérea se realizaron cuatro teleconferencia a una frecuencia mensual iniciando el mes de abril de 2016. En estas teleconferencias se consideró en primer lugar el análisis de la agenda de la A39 del comité ejecutivo y de la comisión técnica, las notas de estudio que se pudieran presentar en forma regional y el análisis de las notas de estudio relacionadas con navegación aérea presentadas a la fecha.

2.18 Los directores de navegación aérea consideraron que la Región SAM contribuiría con la Asamblea con la preparación de tres notas de estudio, una dentro de la cuestión 15 Cooperación técnica y

actividades de cooperación técnica, otra en la cuestión 26 Multilingüismo en la OACI y la última en la cuestión 33 Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea Control y Análisis. La cuestión 15 y 26 corresponden al Comité Ejecutivo y la cuestión 33 corresponde a la Comisión Técnica.

2.19 La nota de estudio correspondiente a la Cuestión 15 trata sobre los proyectos de cooperación técnica regionales y su aporte positivo en la implantación de los sistemas de navegación área y al mantenimiento de la seguridad operacional los cuales podrían ser de referencia para Estados en otras regiones de la OACI. Para la realización de esta nota de estudio Perú se ofreció voluntario para su elaboración. 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.

2.20 La nota de estudio correspondiente a la cuestión 26 trata de la importancia que la Región cuenta con documentación de la OACI en idioma español y de las dificultades que se tienen 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. Para la elaboración de la nota de estudio Colombia se ofreció como voluntario para su elaboración.

2.21 En relación a la nota de estudio sobre la cuestión 26 también el grupo de seguridad operacional para la preparación a la A39 consideró que se debía elaborar una nota de estudio sobre la importancia de tener traducido al español toda la documentación de la OACI. Esta tarea fue asignada a Brasil, en este sentido la secretaría a cargo de los aspectos de navegación aérea y Seguridad Operacional coordinaron para la presentación de una sola nota de estudio.

2.22 La nota de estudio sobre la cuestión 33 trata sobre el 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 haya completados. Esta nota de estudio se realizó en forma conjunta con el grupo de seguridad operacional y Chile se ofreció para su elaboración.

2.23 Como resultado de la contribución efectiva de prácticamente todos los Estados de la Región como **Apéndices A, B y C** respectivamente se presentan las tres notas de estudio mencionadas que se presentaran a la A39 con el respaldo de todos los Estados de la Región SAM.

2.24 Es importante que los Estados de las Regiones SAM continúen preparándose y den seguimiento a la información que la OACI publica en la página web relacionada con la A39.

3 **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada y hacer seguimiento a la información que la OACI publica en la página web de la A39 <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/default.aspx>.



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.



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>• (A38-WP/403.),• <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.



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

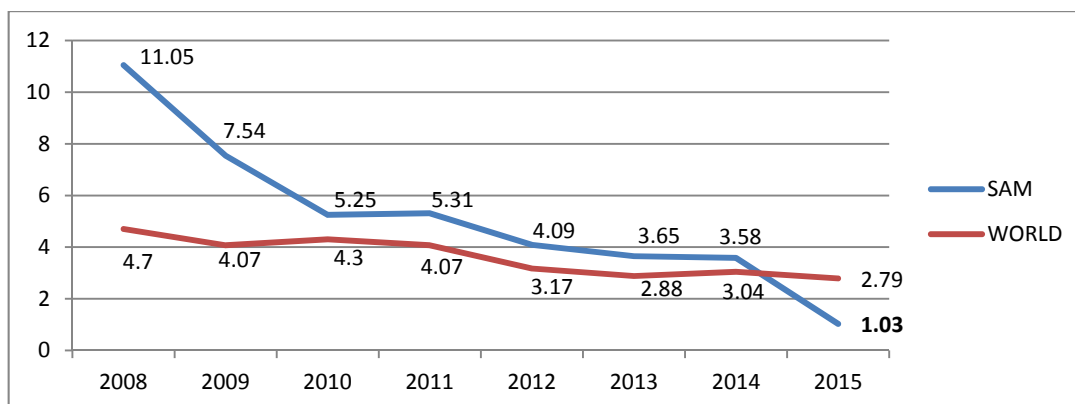
SAM. Durante este período, 8 de los 10 Estados que tuvieron alguna actividad del CMA del USOAP demostraron importantes mejoras en la implementación efectiva de los SARPS de la OACI.

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).



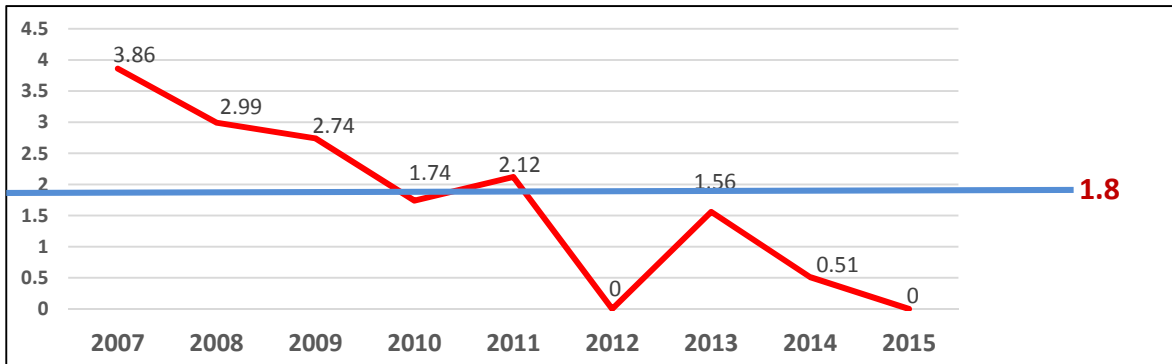
2.5 Sin embargo, es necesario hacer presente que de los datos de los accidentes ocurridos en la Región SAM desde 2008 hasta 2016, obtenidos de la aplicación ICAO iSTARS 3.0 ADREP, de transporte aéreo comercial regular, en la Región han ocurrido 92 accidentes de aeronaves de más de 5700 kilos, de los 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.