



Organización de Aviación Civil Internacional

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

Decimotava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)

(Punta Cana, República Dominicana, del 9 al 14 de abril del 2018)

GREPECAS/18 - NE/12 Rev.

28/02/18

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos

4.5 Proyectos del Programa de Aeródromos

SEGUIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS PROYECTOS AGA

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a la Reunión los cambios propuestos al Programa de Aeródromos F, como resultado de los esfuerzos en conjunto de los coordinadores del Programa CAR/SAM para tomar los pasos para reevaluar la estrategia de los proyectos del Programa F, para alcanzar los objetivos propuestos bajo la metodología del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS), incluyendo el apoyo ofrecido por Estados Unidos y *Airports Council International – Latin America – Caribbean* (ACI-LAC), siguiendo la *Conclusión PPRC/4-5*.

El detalle de los cambios para cada proyecto se presenta en el **Apéndice A**, para la Región CAR; y en el **Apéndice B**, para la Región SAM.

Referencias

- Minuta de la Reunión sobre la revisión de la *Conclusión 4-5 de la Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/4)*, 14 de enero de 2017
- Informe de la reunión PPRC/4, julio de 2016
- Informe de la reunión GREPECAS/17, julio de 2014
- Informe de la reunión PPRC/2, julio de 2013

1. Antecedente

1.1 De acuerdo con la organización del GREPECAS, con base en los programas y proyectos, los Especialistas Regionales AGA de las regiones NAM/CAR y SAM fueron designados como los coordinadores del programa, los especialistas de los Estados CAR y SAM fueron designados como coordinadores y expertos de proyecto para el desarrollo y la ejecución de las tareas relacionadas con los proyectos antes mencionados.

1.2 Los siguientes proyectos permanecen activos de acuerdo con sus tareas y actividades:

- *Proyecto CAR AGA F1 – Aerodrome certification improvements*
- *Proyecto CAR AGA F2 – Improvements to runway safety*

- *Proyecto SAM AGA F1 – Certificación de aeródromos*
- *Proyecto SAM AGA F2 – Mejoras de la seguridad operacional de pista*

1.3 Durante la Reunión PPRC/4, se sostuvo una discusión sobre el poco avance que ha habido en el área de AGA, esto debido a una falta de expertos calificados y recursos, ambos humanos y financieros, asignados por los Estados y el establecimiento de objetivos basados en los indicadores regionales en lugar de asignar metas por Estado, y tomando en cuenta el peso del avance individual sobre este indicador. Con las metas basadas en los indicadores regionales, el esfuerzo de un sólo Estado en cada región podría llevar el indicador a su meta, mientras los otros Estados no están haciendo su esfuerzo correspondiente para alcanzar la meta, y es la intención real de establecer la meta.

1.4 También se mencionó durante la reunión PPRC/4, la falta de expertos disponibles para asistir a los coordinadores de los proyectos, lo que ha sido una de las razones principales del retraso en las tareas, mismo que se refleja en el avance de las actividades de estos proyectos.

1.5 La reunión PPRC/4 reconoció la necesidad de fortalecer el área AGA, en vista del bajo desempeño de ambos proyectos para lograr las metas de certificación de aeródromos y las mejoras de la seguridad operacional de pista, lo que requiere la adopción de medidas para reevaluar la estrategia del proyecto para alcanzar los objetivos propuestos, mientras se mantenga la metodología del trabajo aceptada y aprobada por GREPECAS, con base en los programas y proyectos.

1.6 Es importante enfatizar que a pesar de que los proyectos AGA están relacionados con asuntos de seguridad operacional y en consecuencia con la implementación del Plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP), más que con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), ambas Oficinas Regionales, el Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA) y GREPECAS acordaron que estos proyectos pueden continuar bajo la sombra del GREPECAS, asegurando una coordinación adecuada y constante de las prioridades y recomendaciones que el RASG-PA realizará, a través de sus canales de coordinación y comunicación.

2. Análisis

2.1 Luego de la *Conclusión PPRC/4-5*, que indica que los coordinadores del Programa F deberían analizar la necesidad de reevaluar la estrategia del Programa y los Proyectos AGA, se organizó una reunión en la Oficina Regional NACC de la OACI entre los coordinadores del Programa F de las regiones CAR y SAM, la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos y *Airports Council Internacional – Latin America-Caribbean (ACI-LAC)*.

2.2 La reunión acordó que los Proyectos F2 de ambas regiones y el mejoramiento de la seguridad operacional de Pista están estrechamente relacionados con los objetivos del Proyecto F1 (certificación de aeródromos), mismo que requiere la implementación de mecanismos para asegurar operaciones seguras en pistas, lo que resulta en una mezcla de soluciones incluyendo planes de mantenimiento, Equipos de seguridad operacional de pista (RST), Sistemas de la gestión de la seguridad operacional (SMS), entre otros, ambos parte del proceso de certificación de aeródromos.

2.3 Como en cualquier actividad nueva, las competencias necesarias de los profesionales a cargo del liderazgo de la implementación son un factor clave para el éxito. Ambas Oficinas Regionales enfrentan dificultades para encontrar profesionales con las competencias requeridas y con disponibilidad de tiempo para asistir a las regiones.

2.4 Reconociendo la escasa fuente de profesionales, teniendo dos proyectos separados, pero estrechamente relacionados, conlleva un riesgo al desempeño de los proyectos, por lo que la duplicación de esfuerzos e ineficiencias deberían ser evitadas a toda costa.

2.5 En virtud de la Conclusión PPRC/4-5, los Coordinadores del Proyecto F1 recomiendan unir los dos Proyectos F en uno y llamarlo *Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos*. Este nuevo proyecto incluiría nuevos objetivos y métricas. Las diversas tareas ya comprometidas en los pasados proyectos F1 y F2 se considerarán como tareas o sub-proyectos del Proyecto F1 en ambas Regiones. En los **Apéndices A y B** se incluye un detalle sobre la estrategia del nuevo proyecto. En la Sección 5 “Acciones sugeridas” se presenta un proyecto de conclusión sobre este asunto.

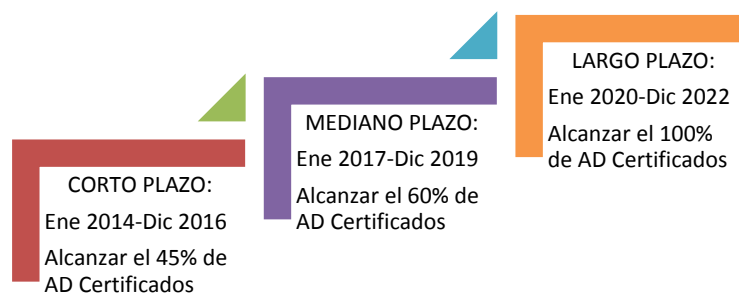
3. Estado de Implementación de los Proyectos CAR

3.1 El estado de certificación de aeródromos en la Región CAR muestra que, de 150 aeródromos internacionales, 79 aeródromos ya se encuentran certificados. El número se ha incrementado de 43 aeródromos certificados en marzo de 2014 (representando un 28%) a 79 aeródromos certificados a la fecha (lo cual representa un 53%). Además, en la Región CAR 20 aeródromos han iniciado el proceso de certificación en 2017 y México con un gran número de aeropuertos internacionales se encuentra finalizando la certificación de los 27 aeródromos que le quedan y tendrá los 62 aeródromos certificados para finales de 2018.

Número de Aeródromos con base en la Tabla AOP	Aeródromos Certificados (CRPP/4, julio 2016)	Aeródromos Certificados (GREPECAS, Abril 2018)	% Actual	Meta de la Declaración de Puerto España (2016)
150	54	79	53%	48%

3.2 El indicador del performance utilizado es el porcentaje de aeródromos certificados basado en la selección e información proporcionada por los Estados (Plan Regional CAR de Implementación de la Certificación de Aeródromos – CRACIP). Este Plan se encuentra disponible en: https://www.icao.int/NACC/Pages/ES/edocs-aga_ES.aspx.

3.3 Para la implementación efectiva de la certificación de aeródromos a corto, mediano y largo plazos se establecieron los siguientes plazos:



3.4 Los siguientes seminarios y talleres se llevaron a cabo por la Oficina Regional NACC de la OACI en relación con el proceso de certificación de aeródromos dentro de las tareas de instrucción para el personal a cargo de la certificación:

Actividades AGA de la Oficina Regional NACC de la OACI en 2016

- Reunión con la Agencia Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos: Planificación de la Estrategia Futura para los Aeropuertos NAM/CAR, Washington, Estados Unidos, 14 de enero de 2016
- Reunión de Coordinación NAM/CAR/SAM OACI-OPS para la Asistencia del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) Américas, Washington, Estados Unidos, 15 de enero de 2016
- Misión “RLA/09/801 TEAM” sobre Implementación de Certificación de aeródromos a Honduras, OACI/ACI, San Pedro Sula, Honduras, 30 de marzo al 1 de abril de 2016
- Taller OACI/FAA para Inspectores de Aeródromos, Kingston, Jamaica, 24 al 26 de mayo de 2016
- Misión Multidisciplinaria de Asistencia Técnica “Ningún país se queda atrás” (NCLB) a Ciudad de Guatemala, Guatemala, 30 de mayo al 3 de junio de 2016
- Reunión con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de México y sus Grupos Aeroportuarios, Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 7 de junio de 2016
- Taller OACI/FAA para Inspectores de Certificación de Aeródromos, 14 al 16 de junio de 2016 y Misión de Seguimiento de Asistencia TEAM, Implementación de Certificación de Aeródromos, República Dominicana, 17 de junio de 2017
- Visita de Asistencia del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) en Atlanta, Estados Unidos, 15 al 18 de agosto de 2016
- Visita de Seguimiento de CAPSCA a Tegucigalpa, Honduras, 29 al 30 de septiembre de 2016
- Séptima Reunión del Programa de Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), Américas, 6 al 9 de septiembre de 2016

Actividades AGA de la Oficina Regional NACC de la OACI en 2017

- Reunión OACI/FAA/ACI para mejorar la certificación de aeródromos y la seguridad operacional de pista en las Regiones NAM/CAR, 24 al 25 de enero de 2017
- Misión multidisciplinaria NCLB a Belice, 31 de enero al 2 de febrero de 2017
- Actividad ICVM-CMA en Costa Rica, 14 al 21 de febrero de 2017
- Mesa redonda sobre el Desarrollo de la Capacidad a través del Uso de Infraestructura Existente, Querétaro, México, 9 al 10 de marzo de 2017
- Misión Multidisciplinaria NCLB a Bahamas, 3 al 7 de abril de 2017
- Misión Multidisciplinaria NCLB a Cuba, 8 al 9 de mayo de 2017
- Misión del Fondo de Seguridad Operacional (SAFE) a Antigua y Barbuda y Granada, 22 al 26 de mayo de 2017
- Programa ACI-APEX a Guadalajara, México, 18 al 22 de septiembre de 2017 (regreso a CDMX el 20 de septiembre)

- Taller OACI/FAA sobre las Mejores Prácticas para el Desarrollo de Manuales de Aeródromos y Uso de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Aeródromos (PANS-AGA) – Puerto España, Trinidad y Tabago, 3 al 6 de octubre de 2017
- Seminario/Taller CAR/SAM sobre la Certificación de Aeródromos para Explotadores y Reguladores, Ciudad de Panamá, Panamá, 23 al 27 de octubre de 2017
- Misión Multidisciplinaria NCLB a Nicaragua, 7 al 8 de noviembre de 2017
- Misión Multidisciplinaria NCLB a México (Área AGA), 30 de octubre y 5 de diciembre de 2017

4. Estado de implementación de los Proyectos en la Región SAM

4.1 El estatus de la certificación de aeródromos en la Región SAM muestra que, de un total de 104 aeródromos internacionales, 31 aeródromos han sido certificados. El número ha crecido desde solo 8 aeródromos certificados que representaban un 8% (diciembre 2013) hasta el número actual que representa un 30% del total.

# de Aeródromos según tabla AOP	Aeródromos certificados (CRPP/4 , Julio 2016)	Aeródromos certificados (GREPECAS/18)	% actual	Meta Declaración de Bogotá (2016)
104	17	31	30%	20%

4.2 A pesar que la meta de la Declaración de Bogotá (20% de aeródromos internacionales certificados a diciembre 2016) fue alcanzada, es importante enfatizar que un solo Estado aporta más de la mitad de esos aeródromos (17 de 31, o 16.35%) del 30% total, mientras que el restante 13.46% (14 aeródromos) está distribuido en 8 Estados. El resto de los Estados (5 o 36%) no ha certificado ningún aeródromo a febrero 2018. El requerimiento de certificación de aeródromos fue establecido en los SARP's de la OACI en 2003.

4.3 La Reunión CRPP/4 enfatizó la necesidad de que cada Estado esté consciente del peso de su progreso individual en la meta regional y por ello asuma su propia responsabilidad en soportar los esfuerzos en torno a la Certificación de Aeródromos. Por ende, se invita a los Estados a comprometerse con un plan para aumentar los aeródromos certificados de manera que se pueda elevar o mantener la implementación efectiva de los SARP's y soportar la meta regional.

4.4 Para la implementación efectiva del requerimiento de certificación de aeródromos, una serie de encuestas y teleconferencias fueron llevadas a cabo con los Estados para identificar las barreras que impiden la certificación. Estas encuestas concluyeron que la mayoría de Estados habían identificado como principales barreras la falta de una mezcla adecuada de competencias en el personal tanto del operador como inspectores para llevar el proceso de certificación, y el incumplimiento de los SARP's de la OACI relacionado a las características físicas en los aeródromos, en especial en aeródromos antiguos construidos previo el requerimiento regulatorio (a finales de los 50's – 60's).

4.5 Dado lo indicado en 4.3, la Oficina Regional SAM ha enfocado su estrategia en la preparación de capacitación tanto para operadores y reguladores y el entrenamiento avanzado a inspectores con el soporte de la RSOO Sudamericana, el SRVSOP, basado en las Regulaciones Latinoamericanas (LAR's).

4.6 En el aspecto de falta de cumplimiento con relación a las características físicas de los aeródromos, el documento OACI Doc. 9734 Parte A “Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional”, indica que a pesar que el cumplimiento de los requisitos no es optativo. No obstante, a veces, y especialmente en el área de infraestructura de aeródromos, pueden presentarse casos en que hay problemas geográficos o de carácter físico insuperables. Para superar esto, el Documento indica que, bajo condiciones especiales, es posible resolver una discrepancia o deficiencia mediante la imposición de condiciones que limiten o de medidas y controles de compensación. Sin embargo, el uso de estos mecanismos no está siendo implementado ni tampoco considerado por la mayoría de los Estados para aplicar en los procesos de certificación, en parte debido a falta de entrenamiento para tanto los operadores de aeródromos (que deben desarrollar los estudios correspondientes para soportar una solicitud de exención) y las AAC (que deben revisar estos estudios y aceptarlos para entregar la correspondiente exención).

4.7 Dado 4.5, la Oficina Regional SAM está activamente incluyendo tanto a Estados como Operadores de Aeródromos (con el soporte de ACI-LAC) en actividades en conjunto para tratar temas específicos de la certificación de aeródromos, dado que la certificación más que ser solo un proceso de validación de las características físicas del aeródromo, el proceso busca además que el Estado se asegure que el operador de aeródromo es competente para operar el aeródromo en condiciones de seguridad aceptables al Estado.

4.9 Los siguientes seminarios y talleres se llevaron a cabo por la Oficina Regional SAM en relación a los procesos de certificación:

Actividades AGA de la Oficina Regional SAM AGA para 2016

- Curso de técnicas de auditorías para inspectores de aeródromos (Proyecto RLA99/901), Lima, Perú; abril 2016
- Curso de inspectores gubernamentales de aeródromos (GSI) (Solicitud de Chile - RLA99/901), Santiago, Chile; mayo 2016
- Seminario/taller de armonización del conjunto LAR AGA, Lima, agosto 2016
- Curso de análisis de obstáculos basado en la LAR (Solicitud de Perú - RLA99/901), Lima, Perú; septiembre 2016
- Seminario de Certificación de Aeródromos OACI / ACI LAC Lima, Perú; octubre 2016
- 2do Seminario/taller de Toma de Decisiones en Colaboración (RLA06/901), Sao Paulo, Brasil; octubre 2016
- Curso avanzado de análisis de obstáculos basado en la LAR (Solicitud de Uruguay – RLA99/901), Montevideo, Uruguay; Oct-Nov 2016

Actividades AGA de la Oficina Regional SAM AGA para 2017

- SRVSOP-OACI-ACI LAC Seminario Taller sobre la implementación de Procedimientos Operacionales y de Compatibilidad para procesos de Certificación de Aeródromos; Lima, Perú; junio 2017
- 3er Seminario/taller de Toma de Decisiones en Colaboración (RLA06/901); Sao Lima, Perú; septiembre 2017

- SRVSOP Seminario/Taller sobre Evaluaciones de Seguridad Operacional y de Compatibilidad para procesos de Certificación de Aeródromos (PANS AGA); Brasilia, Brasil; octubre 2017
- Seminario/Taller CAR/SAM sobre Certificación Aeroportuaria para Operadores y Reguladores; Ciudad de Panamá, Panamá; octubre 2017
- Seminario sobre e-TOD para el Área 2; Lima, Perú, noviembre 2017
- 2do Simposio Mundial de Seguridad Operacional en Pista; Lima, Perú, noviembre 2017

5. Acciones Sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) revisar y aprobar los siguientes proyectos de decisión/conclusión:

**PROYECTO
DE DECISIÓN/XXX Fusionar los Proyectos actuales F1 y F2 en un nuevo Proyecto F1**

Para ganar eficiencias, los Proyectos F1 y F2 del Programa de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) de GREPECAS se fusionarán en un sólo Proyecto F llamado “*Proyecto de Implementación de Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos*”.

**PROYECTO
DE CONCLUSIÓN/XXX Plan de Certificación de Aeródromos**

Que, para apoyar y asistir de mejor manera a los Estados/Aeródromos en las Regiones CAR y SAM en el proceso de certificación de aeródromos, los Estados/Territorios CAR y SAM deberían enviar a su respectiva Oficina Regional de la OACI un Plan de 3 años para la certificación de sus aeródromos, tomando en cuenta su peso en el total de la Región, a más tardar el 30 de mayo de 2018.

- c) analizar el documento y los Apéndices A y B respectivamente, con la mira de aprobar la planificación correspondiente, el avance y la implementación;
- d) considerar el avance alcanzado por los proyectos AGA, las competencias requeridas para el personal para un desarrollo positivo y eficiente del proyecto y la implementación de la metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU); y
- e) acordar otras acciones que se consideren necesarias.

APÉNDICE A

PROYECTO SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS – REGIÓN CAR

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)	PD N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Inicio	Fin
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Jaime Calderón)	<i>Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos</i> <i>Coordinador del Proyecto: a determinarse</i>	Julio 2017	Julio 2020
Objetivo	Asistir a los Estados en la Región CAR en incrementar el número de aeródromos certificados y el establecimiento de mecanismos de seguridad operacional de pista (e.g. Equipos de Seguridad Operacional) para afrontar eventos relacionados con la seguridad de pista en los aeródromos seleccionados.		
Alcance	El alcance del proyecto incluye la identificación de los problemas latentes o cuellos de botella en el proceso de certificación de aeródromos, para mejor evaluación de los Estados que cumplen las metas regionales y desarrollar las necesidades a la medida en relación con la documentación, procesos y procedimientos, desarrollo de directrices, instrucción, asesoría de expertos, mejores prácticas, y recolección de datos e información, para permitir la certificación inicial de aeródromos y vigilancia continua.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Número de aeródromos certificados por Estado • % de aeródromos certificados por Región • Número de inspectores AGA por Estado • % del EI del Estado en el área AGA • Número de RST establecidos • Número de las deficiencias informadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso de alto nivel para certificar aeródromos: A través de las decisiones de GREPECAS, los Directores de las AAC están alentados a presentar un plan de certificación de un número mínimo de aeródromos por año en los próximos 3 años, para contribuir con la meta regional de aumentar los aeródromos certificados. • Recolección de datos e información: A través de un mecanismo de cooperación (a ser definido con los socios de los Estados e Industria), el Proyecto llevará a cabo una encuesta para recolectar datos y definir el nivel de madurez de la documentación disponible/procedimientos para comprometer a una certificación inicial de aeródromos. • Análisis de datos e información: Luego de recolectar los datos, esto permitirá a los especialistas del Proyecto hacer un análisis de brecha y definir soluciones requeridas (directrices, documentación, Go-Teams, cooperación técnica, seminarios, talleres, etc.) siguiendo el principio de Pareto. 		

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)	PD N° F1	
Programa	Título del Proyecto	Inicio	Fin
<p><i>Aeródromos</i></p> <p>(Coordinador del Programa: <i>Jaime Calderón</i>)</p>	<p><i>Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos</i></p> <p><i>Coordinador del Proyecto: a determinarse</i></p>	<p>Julio 2017</p>	<p>Julio 2020</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de sub proyectos del Estado: El Proyecto establecerá sub proyectos por Estado con una metodología común, para que todos los programas de certificación de los Estados puedan ser monitoreados por el coordinador del Programa. Estos sub proyectos tendrán, entre otras tareas, lo siguiente: • Analizar el compromiso de alto nivel y los recursos disponibles para la certificación de aeródromos (en Estados y Explotadores de Aeródromos). • Analizar el marco de referencia y el programa de certificación de aeródromo para identificar el apoyo potencial de otro(s) Estado(s) Contratante(s), RSOO, Organizaciones Internacionales o las Ro • Proporcionar al Estado y al Proyecto una herramienta de coordinación para medir su mejoramiento e identificar los posibles cuellos de botella. • Certificación inicial de aeródromos con un % de cumplimiento con las SARPS de la OACI: consecuentemente, como los Estados implementan su programa, los aeródromos recibirán una certificación inicial para que la fase de vigilancia continua pueda iniciar. Esta certificación inicial se basará en un % de cumplimiento con los SARPS de la OACI. 		
<p>Metas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta sobre la documentación disponible, los procedimientos y el personal competente para la certificación en los Estados. Año 2017 • Plantilla del manual regional de aeródromo para el proceso de certificación de aeródromo. Año 2018 • Directrices del Equipo de seguridad operacional de pista, términos de referencia para la implementación basada en las mejores prácticas de la OACI y la industria. Año 2019 • Requerimientos mínimos regionales de SMS de aeródromos para aplicar para una certificación inicial de aeródromo. Año 2018 • Procedimiento regional de “modificación de estándares” para explotadores de aeródromos para que presenten solicitudes para exenciones y aplicar para la certificación inicial de aeródromos. Año 2019 • 100% de los Estados con un Programa de Certificación de Estado para cada aeródromo designado. Año 2020 • 80% de los aeródromos con certificación inicial finalizada. (a ser evaluada luego del análisis de brecha). Año 2020 • 100% de los Estados con suficiente número de inspectores de aeródromos y sean competentes o con arreglos y mecanismos legales para delegar a otras entidades (otros Estados, RSOO, etc.) Año 2020 • 100% de las agencias regulatorias de aeródromos de los Estados con calificaciones mínimas acordadas y requerimientos de experiencias para la delegación de tareas de certificación de aeródromos. Año 2020 • 80% de aeródromos internacionales con Equipos de seguridad operacional de pista establecidos. (a ser evaluados luego del análisis de brecha). Año 2020 		

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)	PD N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Inicio	Fin
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: <i>Jaime Calderón</i>)	<i>Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos</i> <i>Coordinador del Proyecto: a determinarse</i>	Julio 2017	Julio 2020
Fundamento	<ul style="list-style-type: none"> • De acuerdo con la OACI, casi 60 por ciento de los Estados contratantes en el mundo no han implementado completamente los requerimientos de certificación de aeródromos. Más del 50 por ciento de los Estados no han establecido un proceso de certificación comprensivo, incluyendo todas las evaluaciones necesarias. Además, casi 60 por ciento de los Estados no han establecido, en el marco de referencia de su proceso de certificación, un mecanismo basado en las evaluaciones de seguridad operacional, para revisar incumplimientos con los requerimientos establecidos. • También, más del 60 por ciento de los Estados no aseguran que sus explotadores de aeródromos hayan establecido e implementado estrategias integradas, incluyendo Equipos de seguridad operacional (RST), para la prevención de incursiones de pista y otros accidentes e incidentes en los aeródromos. • Antes del año 2016, la Oficial Regional CAR alcanzó un 45% de aeródromos internacionales certificados. 		
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> • Por determinarse 		

Entregables	Relación con la performance regional basada en Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP)	Responsable	Estado de Implementación	Fecha de entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre las regulaciones/procedimientos aprobados sobre certificación de aeródromos, para establecer la línea base de las necesidades de la documentación.	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	0%	Segundo Cuatrimestre 2018	El especialista del Estado desarrollará una encuesta para identificar las necesidades de la documentación de cada Estado (regulaciones, procedimientos, etc.) para abordar la asistencia de una mejor manera.
Recolectar las mejores prácticas de los Estados para desarrollar el material de orientación (plantillas)	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	25%	Abierto	Luego de explorar lo que está disponible en los Estados, el especialista organizará toda la documentación y las experiencias requeridas para comprometer la certificación del aeródromo para simplificar el proceso.
Revisar los resultados de la encuesta y elaborar un plan, a nivel Regional y de Estado, para apoyar las brechas identificadas	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	0%	CRPP/5(2019)	El plan definirá lo que se requiere (preparación de documentación, talleres, instrucción, etc.).
Plan para Go-Teams de certificación inicial (con el apoyo de los socios/partes interesadas)	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	20%	Segundo Cuatrimestre 2018	Continuar con Go-Teams para apoyar a los socios para empezar la certificación inicial en los aeropuertos designados.
Preparar un plan para implementar el RST por aeropuerto designado	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	25%	Segundo Cuatrimestre 2018	Crear una plantilla para los Términos de Referencia del RST y un plan basado en la seguridad de la información para la implementación del RST.
Go-Teams de Seguridad Operacional de Pista (con el apoyo de la Sede de la OACI, Estados, FAA, ACI y otros socios/partes interesadas)	5. Mejorar la Capacidad y Eficiencia de las Operaciones de Aeródromos en la Región CAR	Por determinarse	25%	Tercer Cuatrimestre y en Adelante	Con el apoyo y compromiso de los Estados y los Explotadores de aeropuertos, la FAA y ACI, planificar Go-Teams para la implementación de RST en los aeropuertos designados.

Entregables	Relación con la performance regional basada en Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP)	Responsable	Estado de Implementación	Fecha de entrega	Comentarios
Recursos requeridos	<ul style="list-style-type: none">• Compromiso de alto nivel en cada Estado participante• El suministro de contrapartes en cada Estado, en un enfoque de gestión de la matriz, para el Proyecto• La designación de expertos por los Estados (asistencia directa) es necesaria en la ejecución de algunos de los entregables• Acceso a las regulaciones de los Estados, notas de avisos y otras mejores prácticas disponibles				

APÉNDICE B

PROYECTO SEGURIDAD OPERACIONAL Y CERTIFICACION DE AERODROMOS – REGION SAM

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)	Seguridad Operacional y Certificación <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Abril 2018	Julio 2020
Objetivo	Asistir a los Estados de la Región SAM en el incremento del número de aeródromos certificados y en el establecimiento de mecanismos de seguridad operacional en pista (ej. Equipos de Seguridad Operacional en Pista) para enfrentar eventos relacionados con seguridad operacional en pista en los aeródromos designados.		
Alcance	El alcance del proyecto incluye la identificación de problemas latentes u obstáculos en el proceso de certificación de aeródromos, con la finalidad de evaluar mejor a los Estados en el cumplimiento de las metas regionales y desarrollar necesidades específicas con relación a documentación, procesos y procedimientos, desarrollo de lineamientos, entrenamiento, asesoramiento de expertos, mejores prácticas y recolección de datos e información, para facilitar la certificación inicial de aeródromos y vigilancia continua.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de aeródromos certificados por Estado • Porcentaje de aeródromos certificados por Región • Cantidad de inspectores AGA por Estado • Porcentaje de IE por Estado en el área AGA • Cantidad de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos • Cantidad de deficiencias reportadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Alto nivel de compromiso para certificar aeródromos: A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las AAC a presentar un plan para certificar un número mínimo de aeródromos por año en los próximos 3 años, a fin de contribuir con la meta regional de incrementar los aeródromos certificados. • Recolección de datos e información: A través de un mecanismo de cooperación (a ser definido con los Estados y los socios de la Industria), el Proyecto realizará una encuesta para recolectar datos y definir el nivel de madurez de la documentación/procedimientos disponibles para comprometer la certificación inicial de aeródromos. • Análisis de datos e información: Luego de recolectar los datos, esto permitirá a los especialistas del proyecto hacer un análisis de brecha y definir las soluciones requeridas (lineamientos, documentación, la gestión de “<i>RST Go-teams</i>”, cooperación técnica, seminarios, talleres, etc.) siguiendo el principio de Pareto. 		

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

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre la reglamentación/procedimientos nacionales aprobados sobre certificación de aeródromos con el fin de establecer un punto de referencia con relación a las necesidades de documentación.	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	2Q-2018	El especialista Estado desarrollará una encuesta para identificar las necesidades de la documentación de cada Estados (reglamentación, procedimientos, etc.) a fin de canalizar mejor la asistencia.
Recolectar las mejores prácticas de los Estados para desarrollar material de orientación (plantillas) e incorporarlo a el conjunto LAR AGA	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	ABIERTA	Luego de explorar lo que tienen disponibles los Estados, el especialista organizará toda la documentación y experiencia requerida para facilitar la certificación de aeródromo a fin de simplificar el proceso.
Revisar los resultados de la encuesta y preparar un plan a nivel Regional y Estatal para respaldar las brechas identificadas.	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	PPRC/5 (2019)	El plan definirá lo que se requiere (preparación de documentación, talleres, entrenamiento, etc.) utilizando el principio de Pareto, mediante el cual se obtienen los mejores resultados con menos recursos.
Preparar metodología (procedimientos y plantillas) para que los Estados presenten sus sub-proyectos de certificación.	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	PPRC/5 (2019)	Es especialista del Estado preparará un procedimiento con las plantillas para presentar su proyecto de certificación por aeropuerto designado por Estado.
Planificación de Go-Teams para apoyar Certificación inicial (con el soporte del	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	YE2020	Planificar los equipos multidisciplinarios con el apoyo del SRVSOP y otros socios para apoyar a Estados que no tengan el suficiente personal para realizar la

¹ Gris Tarea no iniciada
 Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma
 Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación
 Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

SRVSOP u otras partes interesadas)					certificación inicial, en los Estados que se ofrezcan como voluntarios para este proceso.
Preparar material de orientación (en español) para la creación de RSTs.	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	PPRC/5 (2019)	Con base en el Manual RST de la OACI, crear lineamientos sobre RST regionales para asesorar a los operadores sobre la implementación de RSTs.
Preparar un plan para implementar RSTs por aeropuerto designado.	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	PPRC/6 (2020)	Con el apoyo y compromiso de los Estados y los operadores aeroportuarios, preparar un plan de implementación para los Estados para que cumplan con estas metas de implementación de los RST.
Equipos de planificación de Seguridad Operacional en Pista o RS Go-Teams (con el apoyo de la Sede de la OACI, Estados, ACI y otros socios/involucrados)	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	2020-en adelante	Planificar Equipos de apoyo para la creación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista en cada aeropuerto designado con el apoyo de la Sede de la OACI, otros Estados y ACI para asegurar la creación de los RSTs.
Recursos necesarios	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. Provisión de contrapartes en cada Estado, en un enfoque de Administración de Matriz (compartir recursos), para el proyecto. Se requiere la designación de expertos por los Estados (asistencia directa) en la ejecución de algunos entregables. Acceso a la reglamentación del Estado, orientación, manuales, procedimientos, circulares de asesoramiento y otras mejores prácticas disponibles.				