



Cuestión 1 del

Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores.

AVANCES REALIZADOS EN EL ANALISIS DEL PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información sobre los avances en las Acciones realizadas para la elaboración del Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la región SAM y el documento de declaración para su implantación conforme lo requerido por la RAAC/15.

REFERENCIAS

- Informe RAAC/13 “Declaración de Bogotá” (Bogotá, Colombia, 4 al 6 de diciembre de 2013).
- Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la región SAM, Lima, del 22 al 24 de agosto de 2016.
- Resoluciones formuladas por el Trigésimo Noveno Periodo de la Asamblea de la OACI (Montreal, Canadá, 27 de septiembre al 6 de octubre de 2016).
- Décimo noveno Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (Lima, Perú, del 22 al 26 de mayo de 2017).
- Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la región SAM, Lima, del 2 al 4 de octubre del 2017.
- Quinta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (ANFS/5) (Lima, Perú, 20 al 22 de agosto de 2018)
- Informe RAAC/15 (Lima, Perú, 4 al 6 de diciembre de 2017).
- 4to Foro Mundial de la Aviación (IWAF/4) (17 al 19 de septiembre de 2018, Fortaleza, Brasil)

1. **Antecedentes**

1.1 Ante la necesidad de hacer frente a la alta tasa de crecimiento en el sector del transporte aéreo en la Región Sudamericana, la RAAC/13 consideró necesario establecer un proceso de mejoras en la capacidad, eficiencia y seguridad operacional del sistema de gestión del tráfico aéreo, instaurando un compromiso por parte de todos los Directores Generales de la Región SAM apoyados por los siguientes organismos internacionales: IATA, ACI-LAC, CANSO y ALTA, para alcanzar la implantación de 15

metas regionales para el periodo 2014-2016, relacionadas con los objetivos de los planes mundiales de navegación aérea y de seguridad operacional aprobados por el trigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Este compromiso recibió el nombre de Declaración de Bogotá y tuvo alcance hasta el 2016.

1.2 En seguimiento a este asunto, la RAAC/15 reconoció que la Declaración de Bogotá sirvió como inicio de un proceso de gestión por resultados con indicadores claramente definidos. Además concordó en que la Región SAM estaba en condiciones de asumir un nuevo compromiso de gestión, al nivel más alto de la administración gubernamental, que ayude a priorizar las iniciativas que generen un mayor impacto en el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo en Sudamérica. En ese sentido, estimó necesaria la elaboración de un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM que servirá como instrumento de gestión para apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo hasta el 2035 con un claro alineamiento en los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) establecidos por las Naciones Unidas para asegurar la prosperidad de la humanidad y la protección del medio ambiente.

1.3 En ese marco, la RAAC/15 al evaluar la propuesta de borrador del Plan expresó el apoyo a la visión del Plan, pero se expresaron reservas con respecto a los retos que impone a los Estados algunas de las propuestas del mismo, y la necesidad de tener el tiempo suficiente para lograr una estrategia de implementación de la visión del Plan, que sea posible cumplir y entendiendo las asimetrías de los Estados de la Región. El **Apéndice A** contiene el texto de la Conclusión RAAC/15.7.

2. Análisis

2.1 La visión del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM tiene por objeto garantizar el crecimiento sostenido de la aviación civil en la Región, poniendo énfasis en los siguientes cuatro ejes:

- Conectividad aérea,
- Seguridad operacional,
- Fortalecimiento institucional, y
- Protección del medio ambiente.

2.2 De conformidad con la Conclusión RAAC/15-7 b), en mayo del 2018 se estableció el Grupo de Trabajo conformado de acuerdo a lo indicado en el **Apéndice B**, reuniéndose de forma virtual en tres ocasiones.

2.2.1 *Primera Reunión Virtual (3 de abril del 2018) 18 participantes de 9 Estados.*

Se expuso lo actuado hasta esa fecha sobre el PLAN SAM, los objetivos del mismo y se recogieron las opiniones de los Estados al respecto. Ver informe en el **Apéndice C**.

Se informó sobre la realización del Foro Mundial de la Aviación (IWAF) (17 al 19 de septiembre de 2018, Fortaleza, Brasil), y la oportunidad que representaba para proceder al endoso de la Declaración Aspiracional del Plan SAM.

En vista de ello, la Reunión expresó su apoyo para revisar la Declaración a fin de ponerla a disposición de las autoridades ministeriales de los Estados para el evento citado.

2.2.2 *Segunda Reunión Virtual (8 de junio del 2018) 25 participantes de 11 Estados SAM y la IATA como observador*

Se presentó el primer borrador de la Declaración Aspiracional, se solicitó un texto más conciso. Además, se comprometieron a enviar los comentarios que se tuvieran sobre los ejes de la visión regional. Asimismo, se formaron los grupos de trabajo para cada eje con la finalidad de iniciar la revisión detallada de los ejes. Ver Informe en **Apéndice D**.

Adicionalmente, la Secretaría tuvo una teleconferencia con Guyana para recoger las inquietudes que se tenían sobre el eje de conectividad, fortaleza institucional y medio ambiente, en especial sobre aquellas acciones para las cuales habría que considerar políticas internas del Estado, así como la necesidad de asistencia para cumplir algunas de ellas. Estas inquietudes se recogieron y serán incluidas en el grupo de trabajo correspondiente.

En línea con el mandato de la RAAC/15, la Secretaría procedió con las acciones necesarias para el análisis más detallado de cada uno de los ejes para definir su marco de trabajo: alcance, propósito, resultado deseado, objetivos, metas, prioridades y principios rectores. Este planteo se llevará a cabo con los ejes de conectividad, fortaleza institucional y medio ambiente.

2.2.3 *Tercera Reunión Virtual (8 de junio, 6 y 17 de agosto del 2018) 21 participantes de 9 Estados SAM y la IATA como observador*

Se definió la modalidad de trabajo de los grupos conformados para el análisis de los cuatro ejes del Plan SAM. A cada grupo se le proveerá el material desarrollado por los consultores en cada uno de los ejes, y se organizarán reuniones virtuales para la realización del trabajo.

2.3 Por otro lado, durante la AN&FS/5 al informar sobre los avances del Plan, el delegado de DECEA - Brasil indicó que percibía urgencia por aprobar el Plan SAM, y que existen varios puntos del borrador de dicho Plan que colisionan con los principios de soberanía del Estado, principalmente lo relacionado a “Fortalecimiento Institucional”. Además, indicó que existen planes globales que abordan los ejes del Plan SAM, razón por la cual se cree que no sería conveniente la preparación de nuevos documentos para orientar las acciones de los Estados para la implantación de mejoras en la navegación aérea y seguridad operacional. Sobre lo indicado, el delegado de ANAC – Brasil, apoyó los comentarios de representante de DECEA, e indicó que sería importante no dar continuidad a la elaboración del Plan SAM. En el mismo sentido, el Director de Seguridad Operacional de Chile apoyó los comentarios y propuestas de Brasil, indicando además que en relación a “Conectividad” no existe en la OACI un Plan Global al respecto. Mencionó también que, si bien la Conferencia de Transporte Aéreo había preparado un borrador, el mismo no había sido emitido oficialmente, y expresó que la Región no debería aventurarse en este campo. Los delegados de Paraguay y Uruguay, a su vez, apoyaron los comentarios de Brasil y Chile.

2.4 Al respecto, se aclaró que el enfoque del Plan es para la utilización de otras Autoridades de los Estados que no se desenvuelven en el ámbito de la aviación, pero que tienen posibilidades de decisión en los planes estratégicos de los Estados. Además, recordó a la Reunión que la AN&FS/4 había aprobado el borrador de conclusión (referencia: Párrafo 5.3 del Reporte del AN&FS/4), el cual había sido elevado para su estudio y aprobación en la RAAC/15. Asimismo, se recordó que la Conclusión RAAC/15-7 ha sido revisada por la mencionada reunión y durante esta tarea, los Estados aprobaron en extenso la misma sin observación alguna. También se recordó que durante la RAAC/15 se recibieron comentarios por parte de todos los Estados, los cuales fueron expresados en el informe de forma genérica y que éste fue aprobado por la RAAC/15 durante su lectura.

2.5 Expuesto lo anterior, un representante de Brasil propuso que los ejes del Plan SAM sigan siendo trabajados por los grupos de tarea, donde deberían ser recogidos todos los comentarios y

oportunidades de mejora, a fin de elaborar el documento final que será presentado a la RAAC/16 y que ésta reunión sea la que decida sobre el destino del Plan SAM. Adicionalmente, propuso que la Declaración a ser presentada en el IWAF/4 no debería tener vínculo alguno con el Plan SAM. El Presidente de la AN&FS/5 sometió a consideración esa propuesta, la cual no recibió expresiones en contra, por tanto, se consideró aceptada.

2.6 Por otro lado, la Delegada de Perú reconoció la necesidad de contar con un plan regional como instrumento que visibiliza una postura y visión común de la Región; esta postura común debería de identificarnos y potenciar a la Región. A criterio de Perú, la implementación del Plan no ha sido cuestionada, pero podrían existir oportunidades de mejora en los alcances de los ejes que, a la fecha, podrían resultar muy ambiciosos, y consideró que un plan que concilie las diferentes posiciones resulta altamente viable.

Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035

2.7 En relación a la Declaración, conforme se indica en el párrafo 2.4, se procedió a coordinar la redacción de la misma durante las teleconferencias realizadas con los Puntos Focales.

2.8 El documento fue revisado por la sede de la OACI en Montreal y considerando que durante el IWAF/4 estarían presentes países Latinoamericanos, se creyó conveniente ampliar dicha Declaración a todo Latinoamérica. Para ello se modificó la misma y se propuso conservar la visión, pero con un texto más general que pueda atender a ambas regiones.

2.9 Esta Declaración fue circulada a los Puntos Focales para su correspondiente revisión durante la Tercera reunión virtual de los Puntos Focales, la cual tuvo lugar el 6 de agosto. En esta reunión, se expresaron algunas preocupaciones sobre el texto de la declaración, y un Estado recordó que la propuesta inicial era primero trabajar con los grupos de trabajo antes de tener una declaración de alto nivel. En este sentido, la Secretaría propuso preparar una declaración para el IWAF sin referencia al Plan SAM y considerando un contexto más latinoamericano, que atendiera las preocupaciones expresadas y que diera el tiempo necesario a los grupos de trabajo para las discusiones y definición de los planes de acción específicos de cada eje. Los informes de la Tercera Reunión virtual y su continuación (6 y 17 de agosto), se encuentran en el **Apéndice E**.

2.10 Posteriormente, luego de las coordinaciones correspondientes, los Estados Panamericanos, el 19 de setiembre, durante el Cuarto Foro Mundial de la Aviación (IWAF/4) aclaman la ***“Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035”***; la cual apoya la visión regional y se compromete a la implementación del desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de dicha visión; indicando que los Estados serían los principales responsables de realizar el seguimiento y examen de los progresos realizados. Durante el IWAF/4, el Presidente de la OACI, Dr. Bernard Aliu, encarga a Brasil como Estado anfitrión, consultar el texto final de la declaración con los Estados y someterlo al Consejo de la OACI. El Oficio resultante de esta tarea se encuentra en el **Apéndice F** y la Declaración en el **Apéndice G**.

Avances de los grupos de trabajo de los Ejes del Plan

2.11 En relación al eje de ***Conectividad***, se ha conformado el grupo de trabajo y en este momento la Secretaría se encuentra analizando la propuesta del plan de trabajo para iniciar las teleconferencias con el grupo de trabajo. El eje de conectividad cubre las iniciativas de los Planes

Mundiales GANP y GAsEP, además de las iniciativas que en materia de transporte aéreo puedan ser concordadas.

2.12 En cuanto a las actividades relacionadas a AVSEC/FAL se están realizando esfuerzos para la implementación de una única referencia reglamentaria común en la Región SAM que facilitará los acuerdos de seguridad eliminando los controles de seguridad adicionales para pasajeros y equipaje en transferencia, contribuyendo a la reducción de tiempos de transferencia, facilitando considerablemente los procedimientos de transferencia, así como la reducción de los costos relacionados con eventuales pérdidas de equipaje y utilización de personal y equipos de seguridad (Ver NE/05).

2.13 En cuanto al eje de *seguridad operacional*, este ha sido trabajado con los representantes de Brasil, Colombia, Perú, Uruguay, Venezuela y la IATA; quienes revisaron la propuesta. Brasil y Uruguay realizaron comentarios a la misma los cuales fueron incorporados no habiendo comentarios adicionales. El día jueves 22 de noviembre de 2018 se convocó a una reunión virtual a los miembros del grupo de trabajo para la evaluación final del borrador del eje de seguridad operacional. A esta reunión asistieron los representantes de Brasil, Perú y Venezuela. Dichos representantes, después de realizar ligeros cambios al texto del documento, procedieron a su aceptación y manifestaron su acuerdo para que el documento sea presentado en la RACC/16 para su aprobación.

2.14 Considerando lo anterior, en el **Apéndice H** se encuentra la propuesta del eje de seguridad operacional para el análisis de la reunión y si estima conveniente aprobar la siguiente conclusión:

CONCLUSION RAAC 16/XX		APROBACIÓN DEL EJE DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AEREO EN LA REGION SAM	
Que: Los Estados Sudamericanos aprueban el eje de seguridad operacional del Plan Regional para el sostenimiento del Transporte aéreo en la Región SAM.		Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Con el fin de cumplir con los lineamientos del Plan Global de la Seguridad Operacional para la Aviación (GASP), en línea con los compromisos de la declaración del IWAF/4.			
Cuándo: Antes del 2030		Estatus: Propuesta a la RAAC/16	
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:			

2.15 Con relación al eje de ***Fortaleza Institucional***, este grupo de trabajo va iniciar sus actividades a inicios del mes de diciembre, donde se ha propuesto la primera teleconferencia, la cual tiene la finalidad de dar las pautas del trabajo a realizar y esbozar un plan de trabajo tal, que para mediados del 2019 se pueda contar con las conclusiones y las recomendaciones en cuanto al Alcance y propósito, Resultados esperados (outcome), Objetivo, Metas, Prioridades de acción y Principios rectores.

2.16 El Eje de ***Protección del medioambiente*** ha conformado el grupo de trabajo y la Secretaría se encuentra desarrollando una propuesta de plan de trabajo para iniciar las correspondientes teleconferencias para analizar al mismo.

2.17 Una vez que se hayan culminado las revisiones por parte de cada uno de los grupos de trabajo de los ejes faltantes, los documentos finales serán circulados a las Autoridades, para su posterior presentación, análisis y aprobación por la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) analizar la información presentada en la sección 2 de la nota de estudio, dar consideraciones o lineamientos que estime conveniente;
- c) analizar la información del párrafo 2.13 y si se estima pertinente aprobar la conclusión propuesta en el párrafo 2.14 y
- d) analizar otras consideraciones al respecto que la reunión considere necesario.

APÉNDICE A***Conclusión RAAC/15-7 - Acciones para la elaboración del Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la región SAM y el documento de declaración para su implantación***

Los Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM, con el fin de contar con un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM y un documento de declaración para su implantación:

- a) apoyan los cuatro ejes de la propuesta del Plan Regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM: conectividad, seguridad operacional, fortalecimiento institucional y medio ambiente, los cuales se encuentran alineados con los objetivos estratégicos de la OACI así como con los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas;*
- b) se comprometen a nominar puntos focales para conformar un grupo que, junto con la Secretaría de la OACI, la Secretaría de la CLAC, y representantes de organizaciones internacionales interesadas analizará el alcance que debería tener el plan en cada uno de sus ejes, definirán los especialistas que se requerirían para la elaboración del plan en los diferentes ejes y establecerán un cronograma real para la ejecución de las actividades del plan durante el primer trimestre del año 2018;*
- c) se comprometen a llevar a cabo las acciones definidas por el grupo que resulten necesarias, con la finalidad de elaborar el mencionado plan y su respectiva declaración; y*
- d) se comprometen a participar en las teleconferencias y reuniones presenciales requeridas.*

APÉNDICE B**GRUPOS DE TRABAJO CONFORMADOS PARA LOS EJES DEL PLAN SAM****Eje de Conectividad aérea:**

- David Dueñas (Chile)
- Amira Padron (Venezuela)
- Carlos Von Siedlitz (Panamá)
- Carlos Caballero (Bolivia)
- Jorque Yanqui (Perú)
- Sergio Pérez Lauro (Uruguay)
- Virginia Silvera (Uruguay)
- Alexandra Palomino Pineda (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)
- Filipe Reis (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)

Eje de Seguridad Operacional:

- João Souza Dias Garcia (Brasil)
- Neverton Alves de Novais (Brasil)
- Paulo Henrique Inego Nakamura (Brasil)
- Sergio Roberto Rodrigues Silva (Brasil)
- Felipe Koel Rodrigues Silva (Brasil)
- David Romero (Venezuela)
- Fernando Torres (Perú)
- Marcos Revetria (Uruguay)
- Julio Danzov (Uruguay)
- Luis Alberto Valencia (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)

Eje de Fortalecimiento Institucional:

- Marcelo Rezende Bernardes (Brasil)
- Gustavo Machado de Freitas (Brasil)
- Marcelo Moraes de Oliveira (Brasil)
- Jorge Wilson de Avila Ferreira Penna (Brasil)
- Roberto Fernandez Alves (Brasil);
- Macarena Roa (Chile)
- Luis Nuñez (Perú)
- Marisela Estrada (Venezuela)
- Pablo Simone (Uruguay)
- José Palermo (Uruguay)
- Oracio Márquez (IATA)

Eje de Protección del Medio Ambiente:

- Marcela Braga Anselmi (Brasil)
- Rodrigo Ayres Padilha (Brasil)
- José Pereira (Venezuela)
- Pedro Cardeillac (Uruguay)
- Adriana Jackson (Uruguay)
- Arturo Luján (Perú)
- Oracio Márquez (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)
- Dorsa Sabet-Rasekh (Panamá)

APENDICE C



SAM/PLAN/1

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**PRIMERA REUNIÓN VIRTUAL PARA
PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO**

(SAM/PLAN/1)

INFORME

3 de mayo de 2018

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

INDICE

i - Índicei-1

ii - Reseña de la Reuniónii-1
Lugar y duración de la Reunión.....ii-1
Modalidad de trabajoii-1
Agendaii-1
Participaciónii-2

iii - Lista de Participantesiii-3

Introducción 1-1

Comentarios2-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Primera Reunión Virtual de Puntos Focales para el Plan Regional SAM para el sostenimiento del Transporte Aéreo (SAM/PLAN/1), tuvo lugar el día 3 de mayo de 2018, de 09:00 a 10:30 hora de Lima, Perú.

ii-2 MODALIDAD DE TRABAJO

Para el desarrollo de la reunión, se trabajó por medio de teleconferencia con los Puntos Focales nominados por los Estados.

ii-3 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del

Orden del Día: Eje de conectividad aérea

En este asunto, se hizo la revisión del primer eje del Plan, buscando obtener retroalimentación sobre los puntos delineados en el Plan y definir las estrategias para incrementar la conectividad aérea de los Estados de la Región SAM con enfoque al desarrollo socioeconómico.

Cuestión 2 del

Orden del Día: Eje de seguridad operacional

Bajo este asunto se revisó el eje de seguridad operacional del Plan. Al respecto se recogieron las oportunidades de mejoras presentadas por los Estados, mismas que serán analizadas e incorporadas en el texto del borrador de dicho eje, de ser pertinentes.

Cuestión 3 del

Orden del Día: Eje de fortaleza institucional del Plan SAM

En esta parte de la Agenda, se analizaron las oportunidades de mejoras identificadas en el documento elaborado por la Secretaría en relación al tercer eje. Se solicitó a los Puntos Focales la presentación de los temas específicos a ser considerados para su inclusión dentro del Plan o posibles cambios de enfoques que recomienden al mismo.

Cuestión 4 del

Orden del Día: Eje de protección al medio ambiente

Bajo este asunto, se analizaron las oportunidades de mejoras al eje de protección del medio ambiente, recogiendo propuestas de estrategias de implantación del mismo, en atención a los elementos principales que se consideran en el Plan: Gestión de ruido, gestión de terreno, plan de disminución de emisiones de CO₂ y CORSIA.

Cuestión 5 del

Orden del Día: Otros asuntos

En este punto, se pudieron examinar otros aspectos que no fueron considerados en los asuntos anteriores, relacionados con los temas en análisis.

ii-4 **PARTICIPACIÓN**

Participaron en la Reunión Virtual 18 delegados de 9 Estados de la Región SAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay y Venezuela), así como 7 Oficiales de la OACI.

La lista de participantes aparece en la página iii-1.

**PRIMERA REUNIÓN VIRTUAL PARA PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO
(PLAN SAM/1)
LISTA DE PARTICIPANTES**

ARGENTINA

1. Hernán Adrián Gómez
2. Horacio Ernesto Kuobel

BOLIVIA

3. Carlos Alberto Caballero Guzmán

BRASIL

4. Daniel Longo
5. Gil Lessa Amaral de Carvalho
6. Claudio Fidalgo

CHILE

7. Germán A. Olave
8. Jaime Binder
9. Luis A. Rossi
10. David Dueñas

COLOMBIA

11. Jazmin Alexandra Palomino Pineda
12. Melva Castañeda

GUYANA

13. Sahed Sulaman

PANAMÁ

14. Carlos F. von Seidlitz W.

PARAGUAY

15. Roque Díaz Estigarribia

VENEZUELA

16. Daniela Caraballo
17. Héctor Acosta
18. Anira Padrón Barito

OACI

19. Fabio Rabani
20. Oscar Quesada-Carboni
21. Verónica Chávez
22. Jorge Armoa
23. Fabio Salvatierra
24. Fernando Hermoza
25. Roberto Sosa

1. **Introducción**

1.1 El Sr. Oscar Quesada-Carboni, Sub Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, hizo una introducción sobre el contenido del Plan SAM. La disertación incluyó los antecedentes del Plan, entre los cuales se encuentran la Declaración de Bogotá y las Decisiones tomadas por la AN&FS/4 (Lima, Perú, octubre 2017), en relación a la aprobación de la visión del Plan, así como la retroalimentación provista por los Señores Directores de Aeronáutica Civil durante la reunión de la RAAC/15, que tuvo lugar en Asunción, Paraguay en noviembre de 2017.

1.2 El Sub Director hizo hincapié en la necesidad de formular un Plan de alto nivel para la inclusión de la aviación en los Planes de Desarrollo de los Estados como motor que impulse la economía mediante las mejoras de conectividad y fortalecimiento institucional. Indicó además, que la Región SAM tiene enormes oportunidades para incrementar la conectividad con otras Regiones además de la Región NACC y Europa. Los estudios han demostrado que la Región SAM es una región relativamente desconectada del mundo, y con grandes oportunidades de mejoras en este aspecto.

1.3 Adicionalmente mencionó que un alto nivel de seguridad operacional ayudará a incrementar las operaciones en la Región SAM, debido a que este cumplimiento de las Normas de la OACI será observado por los operadores aéreos como garantía de operaciones seguras. Adicionalmente indicó que la tendencia mundial es que las industrias implementen procesos que garanticen un respeto al medio ambiente. La OACI ha tomado este compromiso, incluyendo la protección al medio ambiente como un objetivo estratégico, por lo que pide a todos los Estados promover medidas que lleven a que las operaciones aéreas sean amigables con el medio ambiente.

1.4 Con estas palabras, el Sub Director hizo una introducción de los objetivos y ejes del Plan SAM, además de las razones que han impulsado a la Oficina Regional a preparar el documento y someterlo a las autoridades de aeronáutica civil para su consideración, retroalimentación y formulación de estrategias para lograr los objetivos indicados en dicho Plan.

1.5 Adicionalmente, recordó que durante la RAAC/15, el Plan SAM fue endosado por las autoridades de aviación civil, pidiendo a la Secretaría organizar teleconferencias y reuniones presenciales para identificar oportunidades de mejoras en el documento preparado.

2. Comentarios

2.1 Luego de la introducción realizada por el Sub Director, se dio la palabra a los delegados de los Estados, quienes indicaron lo siguiente:

- a) **Guyana** ha apoyado el Plan en el desarrollo de los ejes. Sin embargo, expresó su preocupación con relación a la liberación de impuestos sobre algunos rubros en los cuales la autoridad aeronáutica civil no tiene competencia.
- b) **Colombia** manifestó que el eje de conectividad de la forma en que está formulado, involucra competencia de otras instituciones del Estado, como ser las cargas impositivas, políticas de cielos abiertos, y los marcos regulatorios para la inversión extranjera. Aconsejó que se deberían analizar a profundidad todos los detalles y buscar un acuerdo regional para incrementar la conectividad. Un punto de partida que pudiera ser analizado como parte del eje de conectividad es una estrategia regional para incrementar el turismo.

Adicionalmente mencionó que entre el 9 y 10 de abril del presente año, se llevó a cabo un “Foro de la Aviación con visión al 2030”, donde se ha observado que la visión se alinea a los ejes temáticos del Plan SAM. Además, han indicado que el Plan SAM lo utilizarán para delinear el Plan de Gobierno de los próximos cuatro años, donde presentarán dos ejes principales, los cuales son el “fortalecimiento de la industria” y el “fortalecimiento del talento humano”, donde el CEA tendrá una participación preponderante para la capacitación y calificaciones de los profesionales de la aviación.

- c) **Brasil** indicó su entusiasmo con la iniciativa del Plan. Sin embargo, ha puesto de manifiesto sus reservas acerca de los porcentajes mencionados en el eje de conectividad, principalmente indicando que desearían tener mayor conocimiento sobre el significado de estos porcentajes y de sus procedencias. La Secretaría explicó que la propuesta nació de un estudio sobre conectividad realizado con un consultor, y que todas las métricas deben ser entendidas como un borrador inicial a ser estudiado y consensuado.
- d) **Paraguay** manifestó que están trabajando para incrementar la conectividad, y que actualmente, están desarrollando un Plan Maestro para el desarrollo de la aviación con el apoyo de la Agencia de Cooperación Técnica de Corea (KOICA). Además, mencionó que es importante tener la visión del usuario, por lo que solicitó que para la próxima sesión sean invitados delegados de la IATA.
- e) **Chile**, a su turno, indicó que el Plan de consolidar la conectividad en la Región SAM es ambicioso, pero parte del camino ya está siendo realizado. Mencionó que Chile tiene un Plan que ha servido para desarrollar un panorama alentador para la instalación de las Compañías de *Low Cost* (LLC). En este punto, presentó discrepancia con la necesidad de desarrollar aeropuertos secundarios para estos LLC, pues con una reformulación de las operaciones y la gestión de la infraestructura de los aeropuertos principales se podrían soportar igualmente las operaciones de los *Low Cost*. Además, indicó que ya existe un plan diseñado por la CLAC para este punto. La Secretaría solicitará a Chile sus sugerencias al respecto para revisar la propuesta. Aclaró que un plan transformador como éste requiere del esfuerzo de todas las distintas instituciones y que la CLAC es un actor importante en temas de transporte aéreo. La duplicación de esfuerzos debería evitarse y lo importante es sumar apoyos para lograr los objetivos del Plan.

- f) **Argentina** solicitó tiempo para analizar los documentos relacionados al Plan SAM a fin de dar los aportes e identificar oportunidades de mejoras.
- g) **Venezuela** indicó que vienen trabajando en sus Planes de Implementación relacionados a la seguridad operacional y a AVSEC, lo que les ha brindado tener altos niveles de cumplimiento. Este trabajo ha permitido la posibilidad de que el Estado Bolivariano de Venezuela brinde asistencia técnica a otros Estados. Adicionalmente informó que vienen trabajando en mejorar la infraestructura aeroportuaria, además de planificar un incremento en la conectividad, para lo cual están impulsando la utilización del Aeropuerto de Maiquetía como un HUB, y para ello, están explorando alianzas estratégicas con aerolíneas nacionales y extranjeras.

2.2 La Secretaría hizo un resumen de todos los comentarios de los delegados, destacando los puntos más importantes mencionados. Además, informó que entre el 17 y el 19 de septiembre de 2018, tendrá lugar en Fortaleza, Brasil, el Foro Mundial de la Aviación (IWAF), organizado por la OACI. Este Foro reunirá a las más importantes autoridades nacionales y ha sido observado como una brillante oportunidad para proceder al endoso de la *Declaración Aspiracional del Plan SAM* por parte de los Ministros de Transportes y Comunicaciones, así como de los otros Ministros bajo cuyo paraguas se encuentre administrativamente el funcionamiento de la Autoridad Aeronáutica Civil en sus Estados. Los delegados de los Estados coincidieron con esta apreciación y han apoyado revisar la Declaración para ponerla a disposición de las autoridades ministeriales de los Estados para el evento citado.

2.3 Posteriormente, el delegado de Guyana invitó a los Estados a participar de la Conferencia de Transporte Aéreo de la OACI (*ICAO Air Transport Conference*), que tendrá lugar en Guyana, entre el 19 y 23 de noviembre del presente año.

2.4 Finalmente, la Secretaría solicitó a los Estados la remisión de comentarios y oportunidades de mejoras identificadas en el Plan, con la finalidad de ser revisadas en la próxima sesión.

2.5 No habiendo otro punto que discutir, la sesión virtual culminó a las 10:30 hora de Lima, Perú.

APENDICE D



SAM/PLAN/2

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**SEGUNDA REUNIÓN VIRTUAL PARA
PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO**

(SAM/PLAN/2)

INFORME

8 de junio de 2018

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

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Modalidad de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-1
	Introducción	ii-2
	Participación	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-3
	Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día.....	1-1
	Revisión del Informe de la Primera Reunión Virtual	
	Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
	Revisión de los ejes del Plan SAM y provisión de comentarios y oportunidades de mejoras	
	Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
	Conformación de los equipos para revisión de los ejes	
	Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
	Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Segunda Reunión Virtual de Puntos Focales para el Plan Regional SAM para el sostenimiento del Transporte Aéreo (SAM/PLAN/2), tuvo lugar el día 8 de junio de 2018, de 09:00 a 10:30, hora de Lima, Perú.

ii-2 MODALIDAD DE TRABAJO

Para el desarrollo de la reunión, se trabajó por medio de teleconferencia con los Puntos Focales nominados por los Estados.

ii-3 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del Orden del Día: Revisión del Informe de la Primera Reunión Virtual

En esta parte de la Agenda, se analizó el contenido del informe de la Primera Reunión Virtual para definir puntos que hayan sido omitidos involuntariamente en el documento.

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión de los ejes del Plan SAM y provisión de comentarios y oportunidades de mejoras

En este asunto, se recibieron comentarios sobre la propuesta de declaración para el IWAF. Se recogió asimismo información, retroalimentación, oportunidades de mejoras y aclaraciones sobre los objetivos de cada eje así como de su contenido.

Cuestión 3 del Orden del Día: Conformación de los equipos para revisión de los ejes

En este asunto se conformaron los equipos multinacionales para el desarrollo de los objetivos específicos, metas y actividades de cada eje que contempla el Plan SAM, así como para identificar las oportunidades de mejoras en los documentos.

Cuestión 4 del Orden del Día: Otros asuntos

Bajo este asunto, se pudieron examinar otros aspectos que no fueron considerados en los asuntos anteriores, relacionados con los temas en análisis.

ii-4 INTRODUCCIÓN

1.1 El Sr. Oscar Quesada-Carboni, Sub Director de la Oficina Regional Sudamericana de la

OACI, luego de dar la bienvenida correspondiente, solicitó a cada uno de los asistentes dar unas palabras de introducción.

ii-5 **PARTICIPACIÓN**

Participaron en la Reunión Virtual 25 delegados de 11 Estados de la Región SAM (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), 2 representantes de la IATA, así como 6 Oficiales de la OACI.

La lista de participantes aparece en la página iii-1.

**SEGUNDA REUNIÓN VIRTUAL PARA PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO**

(PLAN SAM/2)

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

1. Carlos Alberto Caballero Guzmán

BRASIL

2. Neverton Novais
3. Gil Lessa Amaral de Carvalho
4. Rodrigo Godinho
5. Claudio Fidalgo

CHILE

6. Jaime Binder
7. Macarena Roa
8. David Dueñas
9. Alfonso Sepúlveda de la Vega

COLOMBIA

10. Jazmin Alexandra Palomino Pineda

ECUADOR

11. María Luisa Ortega
12. Giovanna Hidalgo

GUYANA

13. Sahed Sulaman
14. Egbert Field (telconf. adicional 18/6/18)

PANAMÁ

15. Carlos F. von Seidlitz W.

PARAGUAY

16. Roque Díaz Estigarribia
17. Liz Portillo

PERÚ

18. Luis Núñez
19. Fernando Torres
20. Jorge Yanqui
21. Arturo Luján

URUGUAY

22. Pablo Simone

VENEZUELA

23. Amira Padrón Barito
24. David Romero
25. José Pereira

IATA

26. Julio Pereira
27. Filipe Reis

OACI

28. Oscar Quesada-Carboni
29. Verónica Chávez
30. Jorge Armoa
31. Fabio Salvatierra
32. Roberto Sosa
33. Javier Puente

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión del Informe de la Primera Reunión Virtual**

1.1 Luego de culminar la introducción de los participantes, la Reunión pasó a considerar la Cuestión 1 del Orden del Día, para lo cual el Sr. Jorge Armoa, Oficial Regional AIM/MET de la Oficina SAM, brindó un resumen del Informe de la Primera Reunión Virtual, el cual fue transmitido a los Estados el 25 de mayo de 2018 mediante carta LT 2/12-SA180.

1.2 Asimismo, la Secretaría recordó a los participantes que adjunto a la carta en mención, se encuentra el borrador de la Declaración Aspiracional que se proyecta presentar en el Foro Mundial de la Aviación (IWAF), para su endoso por los Ministros de los Estados.

1.3 Al considerar el Informe de la Primera Reunión, se recogieron los siguientes comentarios:

1.3.1 **Brasil:** Los delegados de la DECEA que participaron por el Estado indicaron que existe una autoridad en Brasil (ANAC) y los comentarios transcriptos fueron realizados por DECEA, razón por la cual solicitan que al hacer referencia a Brasil, se mencione que se trata de comentarios proporcionados por DECEA.

1.3.2 **Chile:** El delegado de Chile indicó que apoya el Informe. Sin embargo, aclaró que se debería incluir que Chile tiene una política abierta mediante la cual ha desarrollado la expansión de su actividad aeronáutica. Adicionalmente, indicó que debería eliminarse lo relacionado al Plan de la CLAC. Considerando los comentarios de Chile, el párrafo del Informe quedaría finalmente de la siguiente manera:

“**Chile**, a su turno, indicó que el Plan de consolidar la conectividad de la Región SAM es ambicioso, pero parte del camino ya está siendo realizado, por tanto, lo apoya. Mencionó que Chile tiene una política abierta que ha servido para desarrollar un panorama alentador para la instalación de las Compañías de *Low Cost* (LLC). En este punto, presentó discrepancias con la necesidad de desarrollar aeropuertos secundarios para estos LLC, pues con una reformulación de las operaciones y la gestión de la infraestructura de los aeropuertos principales se podrían soportar igualmente las operaciones de los Low Cost. Aclaró que un plan transformador como éste requiere del esfuerzo de todas las distintas instituciones y que la CLAC es un actor importante en temas de transporte aéreo. La duplicación de esfuerzos debería evitarse y lo importante es sumar apoyo para lograr los objetivos del Plan”.

1.3.3 **Guyana:** Apoyó el Informe de la Primera Reunión Virtual, pero mencionó que sería importante tener una reunión con los Estados de habla inglesa para recoger otros comentarios concernientes a puntos que no son competencia de la autoridad aeronáutica civil.

1.3.4 Los delegados de los otros Estados participantes manifestaron su acuerdo con el contenido del Informe de la Primera Reunión, por lo cual se dio por cerrada la Cuestión 1.

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión de los ejes del Plan SAM y provisión de comentarios y oportunidades de mejoras

2.1 La Reunión pasó a considerar la Cuestión 2 de la Agenda. En ese sentido, los comentarios presentados por los Estados y organizaciones participantes fueron los siguientes:

2.1.1 **Venezuela:** Consideró que dentro de la Declaración, en relación al eje de Medio Ambiente, es necesario indicar que los Planes de Acción y la participación dentro del CORSIA, por parte de los Estados, es voluntaria.

2.1.2 **IATA:** Manifestó el apoyo a la Declaración Aspiracional, pero indica que la misma debería ser más concisa y más fuerte, y que sea adecuada para el nivel político.

2.1.3 **Perú:** Presentó un comentario extenso a la Declaración Aspiracional, sobre cada eje del Plan, que se resume de la siguiente manera:

- a) **Conectividad:** Requiere infraestructura, pero acompañada de política y estrategias enfocadas a las eficiencias de los acuerdos multilaterales y bilaterales, reducir el impuesto al transporte, y promover marcos propicios para la inversión extranjera. Así mismo, las mejoras de la infraestructura deben ir acompañadas de un programa de formación del personal que gestionará las nuevas infraestructuras. Indicaron que debido al contexto del Perú, sería mejor trabajar la liberación del transporte aéreo en forma bilateral;
- b) **Seguridad operacional:** Con relación al objetivo B, *Reducir paulatinamente los accidentes fatales hasta convertirnos en la Región con mayor nivel de seguridad operacional a nivel mundial*, indican que las metas y objetivos serán incluidos en el SSP, para lo cual desarrollan dos objetivos adicionales;
- c) **Fortaleza institucional:** con relación a este eje, lo apoyan plenamente; y
- d) **Medio ambiente:** Con relación a este eje, solicitan retirar de la Declaración la gestión de la flora y la fauna que convive con la actividad de la aviación.

2.2 La Secretaría agradeció el aporte de Perú. Sin embargo, aclaró que la Declaración es aspiracional, y que luego se desarrollará la segunda etapa, a nivel de las autoridades de aeronáutica civil, la cual involucrará actividades a ser consideradas dentro de los ejes del Plan SAM. La Secretaría consideró que los puntos propuestos por Perú, en un alto porcentaje, deberían ser enfocados en esta segunda etapa, dentro de las tareas de los grupos de cada eje.

2.3 **Guyana:** A su turno, el delegado de Guyana apoyó la Declaración, pero indicó que al IWAF asistirán oficiales de alto nivel (Ministeriales), y por lo tanto, la Declaración debería ser más concisa, sin entrar en detalles, a un nivel ministerial. Observó además que algunos comentarios incluidos en la Declaración también son parte del Plan SAM, y a su parecer, no deberían ser incluidos. Asimismo, consultó si el Plan SAM también sería presentado en el IWAF para ser considerado por los Ministros.

2.4 Acerca de la consulta de Guyana, la Secretaría aclaró que el Plan SAM se ha presentado en varios foros, previamente, y que además, la Decimoquinta Reunión de Directores de Aviación Civil, reunida en diciembre de 2017 en Asunción, Paraguay, endosó el Plan.

2.5 En teleconferencia adicional llevada a cabo entre la autoridad aeronáutica de Guyana y la Oficina Regional, la autoridad aeronáutica de ese Estado indicó que apoya el Plan SAM, proporcionando los siguientes comentarios sobre cada uno de sus ejes:

- a) Conectividad: Se está evidenciando un mayor número de operadores interesados en operar en Guyana, en vista que se está avanzando en el desarrollo del CAP USOAP como parte de la estrategia del Estado para incrementar la conectividad.

Con respecto a la liberalización del transporte aéreo, opinan que es más importante el concepto de lugar principal de negocio que el porcentaje de propiedad de líneas aéreas.

En lo referido a las tasas, opina que éstas son una cuestión de soberanía del Estado. La posición de la Oficina Regional sin embargo, es que los Estados deberían evaluar el impacto que las tasas tienen sobre la aviación civil y tomar una decisión evaluando si éstas están debidamente justificadas o si por el contrario, se podrían obtener mayores beneficios tanto económicos como sociales mediante su eliminación.

En el aspecto de facilitación, opina que se abrirían muchas oportunidades al eliminar o reducir las cargas creadas por el requerimiento de visas para viajar.

Comentó asimismo que se debe fomentar mayor participación de la Región SAM en las conferencias de negociación de servicios aéreos (ICAN) de la OACI.

- b) Seguridad operacional: Con respecto a la investigación de accidentes e incidentes (AIG), expresó sus limitaciones y algunas estrategias para tener más independencia, pero operando dentro de la GCAA.
- c) Fortaleza institucional: Se está tratando de conseguir que la autoridad aeronáutica tenga mayor autonomía dentro del esquema estatal. Con relación al nivel de independencia, opinan que esto es una cuestión del Estado y que es importante establecer un equilibrio entre las responsabilidades del Estado y la obligación de cumplir con su obligación como autoridad. Para la Oficina Regional, el Plan SAM debe proporcionar una visión para el futuro, manteniendo sin embargo la soberanía del Estado como un principio de alto nivel.
- d) Medio ambiente: Con respecto a este eje, se solicitó mayor asistencia técnica por parte de la Oficina Regional para la implementación del MRV, que entrará en vigencia a partir de 2019.

2.6 **Chile:** Apoyó la Declaración en su totalidad.

2.7 **Bolivia, Colombia y Ecuador:** Pidieron una semana de tiempo para analizarlo y proveer retroalimentación.

2.8 **Brasil (ANAC):** a su vez, indicó que están haciendo coordinaciones para la implantación del Plan SAM y proveer comentarios acerca de la Declaración. Informó que los comentarios serán enviados por correo, pero en general, los mismos tienen relación al eje de seguridad operacional. Asimismo, estuvo de acuerdo que la Declaración debería ser más corta.

2.9 Ante la consulta de la Secretaría sobre la extensión deseable de la Declaración, los delegados participantes indicaron que la misma debería estar contenida en dos a tres páginas, como máximo.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Conformación de los equipos para revisión de los ejes**

3.1 Con relación a la Cuestión 3, los Estados proporcionaron los nombres de los expertos para cada Grupo de Trabajo, los cuales quedaron conformados de la siguiente manera:

Eje de Conectividad aérea:

- David Dueñas (Chile)
- Amira Padron (Venezuela)
- Carlos Von Siedlitz (Panamá)
- Carlos Caballero (Bolivia)
- Jorque Yanqui (Perú)
- Sergio Pérez Lauro (Uruguay)
- Virginia Silvera (Uruguay)
- Julio Pereira (IATA)
- Filipe Reis (IATA)

Eje de Seguridad Operacional:

- David Romero (Venezuela)
- Fernando Torres (Perú)
- Marcos Revetria (Uruguay)
- Julio Danzov (Uruguay)
- Julio Pereira (IATA)

Eje de Fortalecimiento Institucional:

- Macarena Roa (Chile)
- Luis Nuñez (Perú)
- Marisela Estrada (Venezuela)
- Pablo Simone (Uruguay)
- José Palermo (Uruguay)
- Oracio Márquez (IATA)

Eje de Protección del Medio Ambiente:

- José Pereira (Venezuela)
- Pedro Cardeillac (Uruguay)
- Adriana Jackson (Uruguay)
- Arturo Luján (Perú)
- Oracio Márquez (IATA)

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros asuntos**

4.1 Luego de conformar los Grupos de Trabajo, la Secretaría abrió la Cuestión 4 del Orden del Día. Los delegados indicaron que no tienen otros comentarios y/o sugerencias más allá de solicitar que sería importante comenzar a enfocar las actividades de cada grupo para poder, de esta manera, empezar a delinear las actividades en el contexto del Plan SAM.

4.2 No habiendo otro punto que discutir, la reunión virtual culminó a las 10:30 hora de Lima, Perú.

APENDICE E



SAM/PLAN/3

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**TERCERA REUNIÓN VIRTUAL PARA
PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO**

(SAM/PLAN/3)

INFORME

6 de agosto de 2018

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

INDICE

i - Índicei-1

ii - Reseña de la Reuniónii-1
Lugar y duración de la Reunión.....ii-1
Modalidad de trabajoii-1
Agendaii-1
Introducciónii-2
Participaciónii-2

iii - Lista de Participantesiii-3

Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día..... 1-1
Revisión del Informe de la Segunda Reunión Virtual

Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día2-1
Revisión del Borrador de la Declaración Aspiracional del Plan SAM a ser presentado para su endoso en el IWAF

Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3-1
Planificación de las tareas de los grupos de trabajo

Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día4-1
Otros asuntos

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Tercera Reunión Virtual de Puntos Focales para el Plan Regional SAM para el sostenimiento del Transporte Aéreo (SAM/PLAN/3), tuvo lugar el día 6 de agosto de 2018, de 09:00 a 11:00, hora de Lima, Perú.

ii-2 MODALIDAD DE TRABAJO

Para el desarrollo de la reunión, se trabajó por medio de teleconferencia con los Puntos Focales nominados por los Estados.

ii-3 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión del Informe de la Segunda reunión virtual**

En esta parte de la agenda, se analizó el contenido del informe de la segunda reunión virtual para definir puntos que hayan sido omitidos involuntariamente en el documento.

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión del Borrador de la Declaración Aspiracional del Plan SAM a ser presentado para su endoso en el IWAF**

Bajo este asunto, se analizaron las oportunidades de mejoras a la propuesta de la Declaración Aspiracional preparada por la Secretaría y sometida a consideración de los Estados.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Planificación de las tareas de los grupos de trabajo**

En este asunto, se procedió a dar un borrador de programas de trabajo de los grupos conformados durante la Segunda reunión Virtual.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Bajo este asunto, la Reunión pudo examinar otros aspectos que no hayan sido considerados en los asuntos anteriores y que estén relacionados con los temas en análisis.

ii-4 INTRODUCCIÓN

El Sr. Oscar Quesada-Carboni, Sub Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, luego de dar la bienvenida correspondiente, solicitó a cada uno de los asistentes dar unas palabras de introducción.

ii-5 **PARTICIPACIÓN**

Participaron en la Reunión Virtual 20 delegados de 9 Estados de la Región SAM (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela), 1 representante de la IATA, así como 2 Oficiales de la OACI.

La lista de participantes aparece en la página iii-1.

**TERCERA REUNIÓN VIRTUAL PARA PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO**

(PLAN SAM)

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

1. Carlos Alberto Caballero Guzmán

BRASIL

2. Daniel Longo
3. Ary Rodrigues Bertolinno

CHILE

4. Germán A. Olave
5. Jaime Binder
6. David Dueñas
7. Macarena Roa

COLOMBIA

8. Jazmin Alexandra Palomino Pineda

GUYANA

9. Sahed Sulaman

PANAMÁ

10. Carlos F. von Seidlitz W.

PARAGUAY

11. Roque Díaz Estigarribia
12. María Liz Viveros
13. Tomas Alfredo Yentzsch

URUGUAY

14. Pablo Simone
15. Marcos Revetria
16. Sergio Perez Lauro
17. Pedro Cardeillac

VENEZUELA

18. Anira Padrón Barito
19. Daniela Caraballo
20. José Perira

IATA

21. Julio Pereira

OACI

22. Oscar Quesada-Carboni
23. Jorge Armoa

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión del Informe de la Segunda Reunión Virtual**

1.1 Luego de culminar la introducción de los participantes, la Reunión pasó a considerar la Cuestión 1 del Orden del Día. La Secretaría presentó el Informe de la Segunda Reunión Virtual, el cual fue transmitido a los Estados el 31 de julio de 2018 mediante carta LT 2/12-SA261.

1.2 Al considerar el Informe de la Segunda Reunión, se recogieron los siguientes comentarios:

1.3 **Brasil:** Los representantes de la DECEA y de la ANAC que participaron por el Estado, indicaron que enviarán los nombres de los delegados que participarán en los grupos de trabajo de los ejes del Plan SAM, y solicitaron que estos nombres sean incluidos en los grupos de trabajo.

1.4 **Colombia:** Solicita la modificación del informe para incluir los nombres de los delegados del Estado de Colombia quienes participarán en los trabajos de los ejes del Plan SAM.

1.5 **Venezuela:** Solicita corregir los datos referentes a la Dra. Marisela Estrada, representante del Estado Bolivariano de Venezuela para el eje de fortalecimiento institucional del Plan SAM, cuyos datos figuran como *Marisela Estrada - xxx*.

1.6 Las correcciones solicitadas se presentan como Apéndice A a esta parte del informe

1.7 Los delegados de los otros Estados participantes manifestaron su acuerdo con el contenido del Informe de la Segunda Reunión, por lo cual se dio por cerrada la Cuestión 1.

APÉNDICE A

Con relación a la Cuestión 3 de la Segunda Reunión Virtual, los Estados proporcionaron los nombres de los expertos para cada Grupo de Trabajo, los cuales quedaron conformados de la siguiente manera:

Eje de Conectividad aérea: (Fernando Hermoza y Pablo Lamparielo)

- Roberto da Rosa Costa (Brasil)
- David Dueñas (Chile)
- Anira Padron (Venezuela)
- Carlos Von Siedlitz (Panamá)
- Carlos Caballero (Bolivia)
- Jorque Yanqui (Perú)
- Sergio Pérez Lauro (Uruguay)
- Virginia Silvera (Uruguay)
- Alexandra Palomino Pineda (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)
- Filipe Reis (IATA)
- Sakhed Sulaman (Guyana)

Eje de Seguridad Operacional: (Marcelo Ureña)

- João Souza Dias Garcia (Brasil)
- Neverton Alves de Novais (Brasil);
- Paulo Henrique Iengo Nakamura (Brasil)
- David Romero (Venezuela)
- Fernando Torres (Perú)
- Marcos Revetria (Uruguay)
- Luis Alberto Valencia (Colombia)
- Julio Danzov (Uruguay)
- Julio Pereira (IATA)

Eje de Fortalecimiento Institucional: (Verónica Chavez)

- Marcelo Rezende Bernardes (Brasil);
- Gustavo Machado de Freitas (Brasil);
- Macarena Roa (Chile)
- Luis Nuñez (Perú)
- Marisela Estrada (Venezuela)
- Pablo Simone (Uruguay)
- José Palermo (Uruguay)
- Oracio Márquez (IATA)

Eje de Protección del Medio Ambiente: (Jorge Armoa)

- Marcela Braga Anselmi (Brasil);
- Rodrigo Ayres Padilha (Brasil).
- José Pereira (Venezuela)
- Pedro Cardeillac (Uruguay)
- Adriana Jackson (Uruguay)
- Arturo Luján (Perú)
- Oracio Márquez (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)
- Dorsa Sabet-Rasekh (Panama)

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión del Borrador de la Declaración Aspiracional del Plan SAM a ser presentado para su endoso en el IWAF

2.1 La Reunión pasó a considerar la Cuestión 2 del Orden del Día. Antes de dar paso a los comentarios de los Estados, la Secretaría consideró importante aclarar que el proyecto de Declaración enviado adjunto a la carta LT 2/12-SA261 del 31 de julio de 2018 ha sido modificado a fin de dar cobertura a Latinoamérica y el Caribe, considerando una visión de integración de las regiones mencionadas sugerida por la Secretaría General de la OACI, **Dra. Fang Liu**. La Secretaría indicó que la metodología del análisis sería la lectura del mismo, párrafo por párrafo para analizar el cuerpo del documento.

2.2 El Estado de Uruguay, antes de dar lectura a la propuesta de la Declaración, mencionó que sería importante la revisión de los ejes del Plan SAM a fin de excluir el eje de seguridad operacional, y que ésta recomendación está sustentada en las reuniones virtuales llevadas a cabo por los puntos focales para analizar el Plan SSP de la Región SAM.

2.3 Asimismo, el delegado de DECEA - Brasil, mencionó que existen foros y planes regionales y globales donde son analizados los contenidos y propuestas de los ejes del Plan SAM, por lo que consideraban no respaldar la Declaración ni el Plan SAM.

2.4 La Secretaría, ante los comentarios de los delegados de la DECEA - Brasil y de Uruguay, recordó a los participantes el mandato de la RAAC/15, mediante la Conclusión RAAC 15/7, conclusión mediante la cual los Estados de la Región SAM apoyaron los cuatros ejes del Plan SAM y pedía nominar puntos focales para los mismos, además de comprometer su participación en reuniones virtuales. En virtud a la misma, la Secretaría considera que este no sería el foro adecuado para modificar el Plan SAM, por lo que ésta intención debería ser llevada a la RAAC/16 para su consideración y análisis.

2.5 Los otros Estados y demás delegados participantes apoyaron el punto de vista de la Secretaría, razón por la cual se ha sido solicitado la revisión del proyecto de **Declaración Aspiracional del Plan SAM** a ser presentado para su endoso en el IWAF.

2.6 Con relación al análisis de la propuesta de Declaración Aspiracional, todos los Estados participantes han considerado importante incluir cambios en el mismo, así como correcciones de estilo y gramaticales. Así mismo, la secretaria ha recibido comentarios sobre el documento en análisis. Los cambios propuestos y comentarios recibidos son reflejados en el proyecto de Declaración adjunto a esta parte del informe como **Apéndice A**.

APÉNDICE A

DRAFT

**DECLARACIÓN PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD POR MEDIO DEL
DESARROLLO y SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN
LATINOAMERICANA Y DE CARIBE –**

2020-2035



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Latinoamericana y de Caribe – Visión 2020-2035

Nosotros, los Ministros y Autoridades de los Estados Miembros de Latinoamérica y Caribe, los representantes de organizaciones internacionales y regionales, la industria, que asistimos al Cuarto Foro Mundial de Aviación Civil de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrado del 17 al 19 de setiembre de 2018 en Fortaleza, Brasil, sobre el tema “promover la inversión para el desarrollo de la aviación” reunidos para establecer un marco de compromiso que permita colaborar para alcanzar el desarrollo sostenido del transporte aéreo en Latinoamérica y Caribe en los próximos 15 años, declaramos lo siguiente:

Nuestra visión

Reafirmando que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo.

Reconociendo que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el establecimiento de sus políticas públicas de acuerdo con su nivel de desarrollo y prioridades nacionales.

Entendiendo que la adopción de una visión Multi-Regional de futuro promueve la oportunidad de cooperación mutua y optimización de uso de recursos para alcanzar objetivos en común.

Alineados a la visión de la OACI de lograr el desarrollo sostenible del sistema mundial de aviación civil.

Reconociendo que, con un mayor nivel de conectividad aérea, con niveles aceptables de seguridad operacional, con instituciones de gobierno fuertes y respetando el medio ambiente, podemos apoyar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para bienestar de nuestros Estados

Las altas autoridades del transporte aéreo de Latinoamérica y Caribe hemos acordado en el día de hoy nuestra visión de promover el crecimiento sostenible del transporte aéreo en la Región, en favor del desarrollo social y económico de nuestros pueblos, reconociendo al transporte aéreo como un instrumento clave para este propósito.

Contemplamos que nuestras Regiones ofrezcan un mayor acceso de la población a los beneficios del transporte aéreo. En donde el desarrollo de nuestras poblaciones contará con el soporte oportuno de una red de transporte aéreo heterogénea, fluida, dinámica y segura en todos sus niveles, cuya eficiencia en su

infraestructura y servicios será referencia mundial, logrando un alto grado de conectividad entre los pueblos de las Regiones y con el resto del mundo, fomentando así un mayor intercambio comercial, social y cultural.

Contemplamos liderazgo de nuestras regiones en el contexto global en cuanto a seguridad operacional, en cumplimiento de las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar economías de escala para ofrecer un nivel de vigilancia por parte de las autoridades de aviación civil a sus proveedores de servicio, de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y la industria, construyendo un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo.

Contemplamos que las entidades del Estado encargadas de garantizar el desarrollo, seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo, serán instituciones empoderadas de desarrollar sus funciones de manera eficiente y efectiva, generando confianza, estimulando la innovación y promoviendo el continuo crecimiento del sector.

Contemplamos una aviación responsable con la sostenibilidad del ambiente que se desarrolle en armonía con la naturaleza y se proteja la vida en el planeta, y se preserven los valores naturales que conviven día a día con la actividad, asegurando cumplimiento de las metas de la reducción de gases de efecto invernadero.

Nuestros principios y compromisos comunes

Reafirmando el compromiso para la implementación armonizada de los planes y objetivos mundiales del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP), Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

Recordando que el Consejo de la OACI, alienta a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, a fin de asegurar el cumplimiento por parte de los explotadores de aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

Tomando nota de la Resolución A39-14 de la Asamblea de la OACI sobre cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables;

Tomando nota de lo que propugna la Resolución A39-25 de la Asamblea de la OACI sobre contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible en cuanto a la consecución de sus objetivos con el apoyo del transporte aéreo;

Teniendo en cuenta que para implementar estos planes se requiere de un esfuerzo colaborativo entre el Estado y la Industria en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas; y que dichas implementaciones apoyarán de manera efectiva a los Estados para la consecución de sus objetivos de desarrollo nacional y de los ODS.

Teniendo en cuenta los alcances en cuanto y conforme les concierna de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB), aprobada por el trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI mediante la Resolución A39-23.

Nuestra Agenda

Hoy anunciamos nuestra Agenda que enmarca la visión de las Regiones y nos comprometemos a trabajar de manera colaborativa entre los Estados y la Industria para impulsar las medidas necesarias que garanticen la implementación de acciones que logren nuestros objetivos generales.

Reconocemos que la aviación en las Regiones es una industria en crecimiento que es vital para promover la conectividad regional y que su desarrollo sostenido depende de: la disponibilidad de capacidad y de la eficiencia de sus operaciones, por medio de acciones coordinadas alineadas al Plan Global de Navegación Aérea (GANP); la adopción de medidas sistémicas para promover la seguridad operacional y la seguridad y facilitación del transporte aéreo, por medio de medidas alineadas al Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (GASP) y el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASeP); la adopción de acciones para crear estímulos económicos para el desarrollo de planes de negocio innovadores del transporte aéreo en las Regiones, y la aplicación de medidas ambientalmente responsables.

Por lo tanto, tenemos como visión los siguientes objetivos generales para la promoción de la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región:

- ser las Regiones donde el transporte aéreo sea accesible, asequible, fluido y sostenible para todos nuestros ciudadanos, tornándose un modal cada vez más disponible y eficiente para superar los desafíos logísticos existentes;
- ser las Regiones que mantengan el planeamiento de la aviación civil integrado a los planes de desarrollo de los Estados, con miras a atender con calidad la creciente demanda por servicios de transporte aéreo;
- ser las Regiones donde los Estados y la Industria sistémicamente adoptan medidas de mejora de la seguridad operacional, reduciendo paulatinamente los accidentes fatales.
- ser las Regiones donde la cultura de la seguridad del transporte aéreo sea incorporada al entrenamiento y funcionamiento de las organizaciones de aviación civil;
- ser las Regiones que soporte las autoridades de aviación civil para la consecución de sus funciones de promover el desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo;
- ser las Regiones donde el crecimiento de las operaciones aéreas es sostenible y mantiene estable la contribución de carbono al ambiente.

Implementación

Apoyaremos a las autoridades de aviación civil de la Región para el desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de nuestra visión.

Nuestros gobiernos son los principales responsables de realizar el seguimiento y examen de los progresos conseguidos en el alcance de la visión.

Invitamos a los Estados Latinoamericanos y de Caribe, a otros Estados miembros de la OACI, las asociaciones de la industria, industria, a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) e industria de fabricantes de aeronaves y otros sectores interesados, a apoyar para alcanzar esta visión.

Por la presente, expresamos nuestro sincero agradecimiento a nuestro anfitrión, el Gobierno Federal de Brasil, por su cálida hospitalidad y apoyo a la organización de este cuarto Foro Mundial de Aviación de la OACI, así como por su contribución para lograr el crecimiento sostenido de la aviación civil en Latinoamérica y Caribe.

Hecho y adoptado en Fortaleza, Brasil, el 19 de Setiembre de 2018

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Planificación de las tareas de los grupos de trabajos**

3.1 Luego del Análisis de la Cuestión 2 del Orden del Día, la Secretaría, conjuntamente con los delegados de los Estados, por razones de tiempo, consideraron importante postergar el estudio de la planificación de las tareas de los grupos de trabajo para una próxima reunión virtual a ser programada oportunamente.

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros asuntos**

4.1 Del mismo modo, por razones de tiempo, luego de concluir con el análisis de la Cuestión 2 del Orden del Día, la Secretaría, conjuntamente con los delegados de los Estados, decidieron postergar la discusión de otros asuntos para la próxima reunión virtual, a ser programada oportunamente.

4.2 No habiendo otro punto que tratar, la reunión virtual culminó a las 11:00 hora de Lima, Perú.



SAM/PLAN/3 (cont. 1 y 2)

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**TERCERA REUNIÓN VIRTUAL (CONTINUACIÓN)
PARA PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO
(SAM/PLAN/3)**

INFORME

17 y 27 de agosto de 2018

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

INDICE

i - Índicei-1

ii - Reseña de la Reuniónii-1
Lugar y duración de la Reunión.....ii-1
Modalidad de trabajoii-1
Agendaii-1
Introducciónii-1
Participaciónii-1

iii - Lista de Participantes (17/8/2018)iii-1
Lista de Participantes (27/8/2018)iii-2

Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día3-1
Planificación de las tareas de los grupos de trabajo

Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día4-1
Otros asuntos

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Tercera Reunión Virtual (continuación) de Puntos Focales para el Plan Regional SAM para el sostenimiento del Transporte Aéreo (SAM/PLAN/3), tuvo lugar el día 17 de agosto de 2018, de 09:00 a 10:30, hora de Lima, Perú. La misma fue llamada a un cuarto intermedio hasta el 27 de agosto de 2018.

ii-2 MODALIDAD DE TRABAJO

Para el desarrollo de las reuniones, se trabajó por medio de teleconferencias con los Puntos Focales nominados por los Estados.

ii-3 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 3 del Orden del Día: Planificación de las tareas de los grupos de trabajo

En esta parte de la Agenda, se procedió a presentar un borrador de programas de trabajo de los grupos conformados durante la Segunda Reunión Virtual.

Cuestión 4 del Orden del Día: Otros asuntos

Bajo este punto, la Reunión pudo examinar otros aspectos que no hayan sido considerados en los asuntos anteriores y que estén relacionados con los temas en análisis.

ii-4 INTRODUCCIÓN

El Sr. Oscar Quesada-Carboni, Sub Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, luego de dar la bienvenida correspondiente, solicitó a cada uno de los asistentes dar unas palabras de introducción.

Para la prosecución de la Reunión, el día 27 de agosto de 2018, la Secretaría dio la bienvenida a los participantes, solicitando a cada uno de los asistentes dar unas palabras de introducción.

ii-5 PARTICIPACIÓN

Participaron en la Reunión Virtual del 17 de agosto de 2018, 23 delegados de 9 Estados de la Región SAM (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela, 1 representante de la IATA, así como 2 Oficiales de la OACI. En la continuación del día 27 de agosto de

2018, participaron 22 delegados de 8 Estados de la Región SAM (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela), así como 2 Oficiales de la OACI.

Las listas de participantes aparecen en la página iii-1 y iii-2.

**TERCERA REUNIÓN VIRTUAL (cont.) PARA PUNTOS FOCALES DEL PLAN SAM
PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO (17/08/2018)**

(PLAN SAM)

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

1. Carlos Alberto Caballero Guzmán

BRASIL

2. Daniel Longo
3. Ary Rodrigues Bertolinno
4. Marcelo Moraes de Oliveira
5. Sergio Roberto Rodrigues Silva

CHILE

6. Germán A. Olave
7. Jaime Binder
8. David Dueñas
9. Macarena Roa

COLOMBIA

10. Jazmin Alexandra Palomino Pineda

GUYANA

11. Saheed Sulaman

PANAMÁ

12. Carlos F. von Seidlitz W.

PARAGUAY

13. Roque Díaz Estigarribia
14. María Liz Viveros
15. Tomas Alfredo Yentzsch

URUGUAY

16. Pablo Simone
17. Marcos Revetria
18. Sergio Perez Lauro
19. Pedro Cardeillac

VENEZUELA

20. Anira Padrón Barito
21. Daniela Caraballo
22. José Perira

IATA

23. Julio Pereira

OACI

24. Oscar Quesada-Carboni
25. Jorge Armoa

**THIRD VIRTUAL MEETING (cont.) OF FOCAL POINTS FOR THE REGIONAL PLAN
FOR THE SUSTAINABILITY OF AIR TRANSPORT IN THE SAM REGION (27/08/2018)**

(PLAN SAM)

LIST OF PARTICIPANTS

BOLIVIA

1. Carlos Alberto Caballero Guzmán

BRAZIL

2. Daniel Longo
3. Ary Rodrigues Bertolinno
4. Marcelo Moraes de Oliveira
5. Sergio Roberto Rodrigues Silva
6. Jorge Wilson de Avila

CHILE

7. Cesar McNamara
8. Germán A. Olave
9. Jaime Binder
10. David Dueñas
11. Macarena Roa

COLOMBIA

12. Jazmin Alexandra Palomino Pineda

ECUADOR

13. María José Landazuri

PANAMA

14. Carlos F. Von Seidlitz W.
15. Dorsa Sabet-Rasekh

PERU

16. Luis Nueñez
17. Fernando Torres
18. Arturo Lujan

VENEZUELA

19. Anira Padrón Barito
20. Daniela Caraballo
21. José Perira
22. David Romero

ICAO

23. Oscar Quesada-Carboni
24. Jorge Armoa

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Planificación de las tareas de los Grupos de Trabajo**

3.1 La Reunión analizó la Cuestión 3 del Orden del Día de la Tercera Reunión Virtual sobre el Plan SAM.

3.2 La Secretaría recordó que en la primera sesión de la Tercera Reunión Virtual llevada a cabo el 6 de agosto pasado, se consideró postergar el tratamiento de las Cuestiones 3 y 4 del Orden del Día.

3.3 La Reunión consideró planificar el trabajo de los grupos de puntos focales para cada eje del Plan SAM.

3.4 Los delegados asistentes a la Reunión Virtual indicaron que se debería de nominar un Secretario para cada eje. Adicionalmente, se ha indicado que cada Secretario de grupo deberá primero tomar contacto por correo electrónico con todos los miembros de su Grupo de Trabajo y enviar un primer mensaje con los borradores de documentos de trabajo y documentos relacionados para solicitar, en base a los mismos, comentarios por e-mail. Con los comentarios recibidos se preparará una primera nota de estudio, que será el insumo de una primera reunión virtual.

3.5 La Secretaría nominó a los Secretarios de cada eje, los cuales quedaron establecidos de la siguiente manera:

- Eje de Conectividad: Srs. Fernando Hermoza y Pablo Lampariello
- Eje de Seguridad Operacional: Sr. Marcelo Ureña
- Eje de Fortaleza Institucional: Sra. Verónica Chávez
- Eje de Medio Ambiente: Sr. Jorge Armoa

3.6 La Secretaría proveerá el material desarrollado por los consultores en cada uno de los ejes, y acompañará los trabajos. Si fuesen necesarias reuniones presenciales, éstas serán programadas oportunamente.

3.7 Los delegados aprobaron la designación de los Secretarios y la metodología a ser implementada. Adicionalmente, se suministraron nombres para los Grupos de Trabajo, los cuales quedaron conformados de la manera que se observa en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

APÉNDICE A

Con relación a la Cuestión 3 de la Segunda Reunión Virtual, los Estados proporcionaron los nombres de los expertos para cada Grupo de Trabajo, los cuales quedaron conformados de la siguiente manera:

Eje de Conectividad aérea: (Fernando Hermoza y Pablo Lampariello)

- Roberto da Rosa Costa (Brasil)
- Jorge Wilson de Avila (Brasil)
- David Dueñas (Chile)
- Anira Padrón (Venezuela)
- Carlos Von Siedlitz (Panamá)
- Carlos Caballero (Bolivia)
- Jorque Yanqui (Perú)
- Sergio Pérez Lauro (Uruguay)
- Virginia Silvera (Uruguay)
- Alexandra Palomino Pineda (Colombia)
- Julio Pereira (IATA)
- Filipe Reis (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)

Eje de Seguridad Operacional: (Marcelo Ureña)

- João Souza Dias Garcia (Brasil)
- Neverton Alves de Novais (Brasil);
- Paulo Henrique Ingo Nakamura (Brasil)
- David Romero (Venezuela)
- Fernando Torres (Perú)
- Marcos Revetria (Uruguay)
- Luis Alberto Valencia (Colombia)
- Julio Danzov (Uruguay)
- Julio Pereira (IATA)

Eje de Fortalecimiento Institucional: (Verónica Chavez)

- Marcelo Rezende Bernardes (Brasil);
- Gustavo Machado de Freitas (Brasil);
- Macarena Roa (Chile)
- Luis Nuñez (Perú)
- Marisela Estrada (Venezuela)
- Pablo Simone (Uruguay)
- José Palermo (Uruguay)
- Oracio Márquez (IATA)

Eje de Protección del Medio Ambiente: (Jorge Armoa)

- Marcela Braga Anselmi (Brasil);
- Rodrigo Ayres Padilha (Brasil).
- José Pereira (Venezuela)
- Pedro Cardeillac (Uruguay)
- Adriana Jackson (Uruguay)
- Arturo Luján (Perú)
- Oracio Márquez (IATA)
- Saheed Sulaman (Guyana)
- Dorsa Sabet-Rasekh (Panamá)

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros asuntos**

4.1 La Secretaría abrió la posibilidad de considerar otros temas no contemplados en los ítems anteriores y que son importantes en el contexto de la Reunión.

4.2 Los delegados indicaron que habían recibido el informe parcial de la Tercera Reunión Virtual (Cuestiones 1 y 2), además del borrador de la Declaración para el IWAF/4. La Secretaría indicó que durante la sesión del 6 de agosto, se habían recibido comentarios de todos los Estados, y que en la Declaración, la Secretaría ha tratado de reflejar la posición de todos los Estados participantes en la reunión virtual. Con relación a la misma, la Secretaría aclaró que, a iniciativa de la Secretaria General de la OACI, y considerando que al IWAF estarían asistiendo autoridades de los Estados del Caribe y Sudamérica, se ha propuesto preparar una Declaración para el IWAF sin referencia al Plan SAM, considerando un contexto más latinoamericano, que atendiera las preocupaciones expresadas y que diera el tiempo necesario a los Grupos de Trabajo para las discusiones y definición de los planes de acción específicos de cada eje.

4.3 El delegado de Guyana indicó que sería importante diferenciar las versiones de los borradores de la propuesta de Declaración para el IWAF/4. La Secretaría indicó que, con anuencia de todos los delegados, se podría diferenciar las versiones de las propuestas de Declaración y además, preparar corrigendos para los informes de las reuniones virtuales previamente llevadas a cabo para introducir las referencias de las versiones de la Declaración. Esta propuesta fue aprobada por los delegados.

4.4 Con relación a la propuesta de Declaración presentada en la Reunión Virtual, los Estados solicitaron tiempo adicional para analizar el contenido de la Declaración del IWAF/4 y proveer comentarios a la Secretaría para antes de una próxima reunión virtual a llevarse a cabo el día lunes 27 de agosto a las 9:00 hrs. (hora de Lima -5 UTC).

4.5 Con relación al informe sobre la Cuestión 1, la delegada de Venezuela solicitó la corrección de su nombre. Además, la Secretaría informó que recibió un correo de Brasil solicitando la inclusión del Sr. Jorge Wilson de Avila, omitido involuntariamente en el informe parcial de la Tercera Reunión Virtual. Adicionalmente, algunos delegados solicitaron la inclusión de otros puntos focales para trabajar en los ejes del Plan SAM. La Secretaría preparará los debidos corrigendos del informe parcial de la Tercera Reunión Virtual para reflejar lo solicitado por los Estados.

4.6 La Reunión fue retomada el día 27 de agosto de 2018. La Secretaría solicitó si hubieran comentarios sobre la Declaración propuesta. Con relación a la misma, la Secretaría aclaró que por iniciativa de la Oficina NAAC de la OACI, la cobertura de la Declaración se ha extendido a nivel panamericano. El delegado de Chile solicitó una semana más de tiempo para el análisis del contenido de la Declaración. El delegado de Brasil indicó que si el cambio introducido es solo para extender la cobertura, apoyaban la Declaración. Los otros Estados han solicitado una semana para un nuevo análisis. La Secretaría instó a los Estados a enviar sus comentarios en el transcurso de la semana, considerando la proximidad del evento del IWAF/4.

4.7 La Secretaría hizo mención a la Decisión ANFS/5-3, la cual se transcribe a continuación:

DECISIÓN ANFS/5-3: PLAN DE SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO DE LA REGIÓN SUDAMERICANA - PLAN SAM

- a) Que el Plan siga siendo trabajado por los grupos de tarea, donde deberían ser recogidos todos los comentarios y oportunidades de mejora presentados en la ANFS/5, a fin de elaborar el documento final que será presentado a la RAAC/16, y que esta reunión sea la que decida sobre el destino del Plan SAM; y
- b) Que se apoye la decisión tomada en la Tercera Reunión Virtual de los puntos focales conformados para el Plan SAM en el sentido que en la Declaración a ser presentada en el IWAF/4 no se hará referencia al Plan SAM.

4.8 Con relación al mismo, el delegado de Chile mencionó que en la reunión de la AN&FS/5, los Estados de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, junto a todos los asistentes, indicaron que el Plan SAM no prosperará hasta que se cuente con un documento superior de la OACI.

4.9 La Secretaría indicó que el estudio del Plan SAM es un mandato de la RAAC/15, y que la misma Decisión ANFS/5-3, en su literal a), reconoce este punto, e insta a continuar con el trabajo de analizar los ejes y presentar una propuesta de documento final a la RAAC/16, foro que debe decidir el futuro del Plan.

4.10 No habiendo otro punto que tratar, la Reunión Virtual se levantó a las 10:40 hora de Lima, a la espera de comentarios sobre la propuesta de Declaración para el IWAF/4, puesta a consideración el día 27 de agosto de 2018.

4.11 La secretaria, a la fecha del 03 de septiembre de 2018, no ha recibido nuevos comentarios sobre los términos del borrador de Declaración puesta a consideración de los Estados en la Reunión Virtual del 27 de agosto de 2018, mismo que se encuentra como **Apéndice A** a esta parte del Informe. Considerando esta situación, se procede a dar cierre a los debates acerca de la Tercera Reunión Virtual, y se considera aprobada la propuesta de Declaración en los términos que se encuentra en el Apéndice mencionado previamente.

APÉNDICE A

BORRADOR

**DECLARACIÓN PARA PROMOVER EL DESARROLLO Y SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN PANAMERICANA – VISIÓN 2020-2035 –
TERCERA VERSIÓN**



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035 – Tercera Versión

Nosotros, los Ministros y Autoridades de los Estados Miembros de Pan-América, los representantes de organizaciones internacionales y regionales, la industria, que asistimos al Cuarto Foro Mundial de Aviación Civil de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrado del 17 al 19 de setiembre de 2018 en Fortaleza, Brasil, sobre el tema “promover la inversión para el desarrollo de la aviación” reunidos para establecer un marco de compromiso que permita colaborar para alcanzar el desarrollo sostenido del transporte aéreo en nuestra Región en los próximos 15 años, declaramos lo siguiente:

Nuestra visión

Reafirmando que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo.

Reconociendo que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el establecimiento de sus políticas públicas de acuerdo con su nivel de desarrollo y prioridades nacionales.

Reconociendo la importancia de la colaboración regional entre los Estados, organizaciones internacionales e industria para el apoyo al desarrollo armonizado y sostenible y al crecimiento del transporte aéreo.

Entendiendo que la adopción de una visión regional de futuro promueve la oportunidad de cooperación mutua y optimización de uso de recursos para alcanzar objetivos en común.

Alineados a la visión de la OACI de lograr el desarrollo sostenible del sistema mundial de aviación civil.

Reconociendo que, con un mayor nivel de conectividad aérea, con niveles aceptables de seguridad operacional, con instituciones de gobierno fuertes y respetando el medio ambiente, podemos apoyar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para bienestar de nuestros Estados

Las altas autoridades del transporte aéreo de Pan-América hemos acordado en el día de hoy nuestra visión de promover el crecimiento sostenible del transporte aéreo en la Región, en favor del desarrollo social y económico de nuestros pueblos, reconociendo al transporte aéreo como un instrumento clave para este propósito.

- 2 -

Contemplamos que nuestra Región ofrezca un mayor acceso de la población a los beneficios del transporte aéreo, en donde el desarrollo de nuestras poblaciones contará con el soporte oportuno de una red de transporte aéreo heterogénea, fluida, dinámica y segura en todos sus niveles, cuya eficiencia en su infraestructura y servicios será referencia mundial, logrando un alto grado de conectividad entre los pueblos de las Regiones y con el resto del mundo, fomentando así un mayor intercambio comercial, social y cultural.

Contemplamos liderazgo de nuestra Región en el contexto global en cuanto a seguridad operacional, en cumplimiento de las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar economías de escala para ofrecer un nivel de vigilancia por parte de las autoridades de aviación civil a sus proveedores de servicio, de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y la industria, construyendo un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo.

Contemplamos que las entidades del Estado encargadas de garantizar el desarrollo, seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo, serán instituciones empoderadas de desarrollar sus funciones de manera eficiente y efectiva, generando confianza, estimulando la innovación y promoviendo el continuo crecimiento del sector.

Contemplamos una aviación responsable con la sostenibilidad del ambiente que se desarrolle en armonía con la naturaleza y se proteja la vida en el planeta, y se preserven los valores naturales que conviven día a día con la actividad, asegurando cumplimiento de las metas de la reducción de gases de efecto invernadero.

Nuestros principios y compromisos comunes

Reafirmando el compromiso para la implementación armonizada de los planes y objetivos mundiales del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP), Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

Recordando que el Consejo de la OACI, alienta a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, a fin de asegurar el cumplimiento por parte de los explotadores de aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

Tomando nota de la Resolución A39-14 de la Asamblea de la OACI sobre cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables;

Tomando nota de lo que propugna la Resolución A39-25 de la Asamblea de la OACI sobre contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible en cuanto a la consecución de sus objetivos con el apoyo del transporte aéreo;

Teniendo en cuenta que para implementar estos planes se requiere de un esfuerzo colaborativo entre el Estado y la Industria en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas; y que dichas implementaciones apoyarán de manera efectiva a los Estados para la consecución de sus objetivos de desarrollo nacional y de los ODS.

Teniendo en cuenta los alcances en cuanto y conforme les concierna de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB), aprobada por el trigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea de la OACI mediante la Resolución A39-23.

Nuestra Agenda

Hoy anunciamos nuestra Agenda que enmarca la visión de la Región y nos comprometemos a trabajar de manera colaborativa entre los Estados y la Industria para impulsar las medidas necesarias que garanticen la implementación de acciones que logren nuestros objetivos generales.

Reconocemos que la aviación en la Región es una industria en crecimiento que es vital para promover la conectividad regional y que su desarrollo sostenido depende de: la disponibilidad de capacidad y de la eficiencia de sus operaciones, por medio de acciones coordinadas alineadas al Plan Global de Navegación Aérea (GANP); la adopción de acciones sistémicas para promover la seguridad operacional, la seguridad y facilitación del transporte aéreo, por medio de medidas alineadas al Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (GASP) y el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASeP); la adopción de acciones para crear estímulos económicos para el desarrollo de planes de negocio innovadores del transporte aéreo en las Regiones, y la aplicación de medidas ambientalmente responsables.

Por lo tanto, tenemos como visión los siguientes objetivos generales para la promoción de la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región:

- ser una Región donde el transporte aéreo sea accesible, asequible, fluido y sostenible para todos nuestros ciudadanos, tornándose un modal cada vez más disponible y eficiente para superar los desafíos logísticos existentes;
- ser una Región que mantenga el planeamiento de la aviación civil integrado a los planes de desarrollo de los Estados, con miras a atender con calidad la creciente demanda por servicios de transporte aéreo;
- ser una Región donde los Estados y la Industria sistémicamente adoptan medidas de mejora de la seguridad operacional, reduciendo paulatinamente los accidentes fatales.
- ser una Región donde la cultura de la seguridad del transporte aéreo sea incorporada al entrenamiento y funcionamiento de las organizaciones de aviación civil;
- ser una Región que soporte las autoridades de aviación civil para la consecución de sus funciones de promover el desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo;
- ser una Región donde el crecimiento de las operaciones aéreas es sostenible y mantiene estable la contribución de carbono al ambiente.

Implementación

Apoyaremos a las autoridades de aviación civil de la Región para el desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de nuestra visión.

- 4 -

Nuestros gobiernos son los principales responsables de realizar el seguimiento y examen de los progresos conseguidos en el alcance de la visión.

Invitamos a los Estados Panamericanos, a otros Estados miembros de la OACI, las asociaciones de la industria, industria, a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) e industria de fabricantes de aeronaves y otros sectores interesados, a apoyar para alcanzar esta visión.

Por la presente, expresamos nuestro sincero agradecimiento a nuestro anfitrión, el Gobierno Federal de Brasil, por su cálida hospitalidad y apoyo a la organización de este cuarto Foro Mundial de Aviación de la OACI, así como por su contribución para lograr el crecimiento sostenido de la aviación civil en nuestra Región.

Hecho y adoptado en Fortaleza, Brasil, el 19 de Setiembre de 2018.

DRAFT



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
apoiodapresidencia@anac.gov.br
Telefone: 3314-4202

Ofício nº 787/2018/GAB-ANAC

Brasília, 23 de outubro de 2018.

OLUMUYIA ALIU
President of the Council
International Civil Aviation Organization (ICAO)
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec H3C 5H7, Canada

Subject: Submission of the Declaration of Fortaleza.

Dear Mr. President,

1. I would like to thank you for attending the 4th ICAO Aviation Forum in the city of Fortaleza, in last September. It was a great honor for our National Civil Aviation Agency to host such an important ICAO high-level event. IWAF has gathered representatives from ICAO Member-states, industry and other stakeholders to discuss ways to promote investment in the aviation sector. I believe that discussions were very productive, and we were able to exchange views and best practices to face future and common challenges.
2. One paramount outcome from IWAF was the adoption of the *Declaration to promote connectivity through the development and sustainability of air transport in the Pan-American Region – Vision 2020-2035*. The Declaration expresses the commitment of the Pan-American States to the vision to be pursued. In this sense, the region is committed to foster a sustainable air transport growth, in favor of the social and economic development of the people, while recognizing air transport as a key tool to achieve this purpose. This vision should be achieved by the implementation and development of the national and regional action plans, with the support of all stakeholders involved – Governments and industry alike.
3. As it was agreed, Brazil was held responsible for consolidation of any suggestions that states could have on the proposed text of the Declaration. As any further comments were received up to this date, it is my understanding that the proposed text was dully accepted by States according to the version presented at the IWAF/4.
4. In this regard, it is my pleasure to submit to you, on behalf of the Pan-American Region, the Declaration adopted in Fortaleza, on September 19th 2018, for your consideration and appropriate actions to the ICAO Council.
5. I would like to thank you for your constant support and I take the opportunity to express my sincere feeling of highest esteem and consideration.

Yours sincerely,

JOSÉ RICARDO BOTELHO DE QUEIROZ
President-Director



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 24/10/2018, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador 2352575 e o código CRC AE8012E7.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossososervico>.



**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
NORTH AMERICAN, CENTRAL AMERICAN AND THE CARIBBEAN REGIONAL
AND SOUTH AMERICAN REGIONAL OFFICES**



**DECLARATION TO PROMOTE CONNECTIVITY THROUGH THE
DEVELOPMENT AND SUSTAINABILITY OF AIR TRANSPORT IN THE
PAN-AMERICAN REGION – VISION 2020-2035**



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

Declaration to promote Connectivity through the Development and Sustainability of Air Transport in the Pan-American Region - Vision 2020-2035

We, the Ministers and Authorities of Pan-American Member States, representatives of international and regional organizations, and of the industry, participating at the Fourth International Civil Aviation Organization (ICAO) World Aviation Forum (IWAF/4), held in Fortaleza, Brazil, from 17 to 19 September 2018, who have gathered to “promote investment for the development of civil aviation” through the establishment of a framework commitment to collaborate in the sustainable growth of air transport in our Region for the next 15 years, declare the following:

Our vision

Reaffirming that the future development of international civil aviation can strongly contribute towards establishing and preserving the friendship and understanding among nations and people of the world, and that each State has full and exclusive sovereignty of the airspace over its territory.

Recognizing that each State has full and exclusive sovereignty in the establishment of its public policies in accordance with its level of development and national priorities.

Recognizing the importance of regional collaboration among States, international organizations and industry for supporting the harmonized and sustainable development and growth of air transport.

Understanding that the adoption of a regional vision of the future promotes the opportunity for mutual cooperation and optimization of the use of resources to achieve common objectives.

Aligned with the ICAO vision of achieving the sustainable development of the global civil aviation system.

Recognizing that, with greater air connectivity with acceptable safety levels, supported by strong government institutions and having respect for the environment, we can contribute to the attainment of the United Nations (UN) ‘Transforming our World: 2030 Agenda for Sustainable Development, including Sustainable Development Goals (SDGs) for the welfare of our States



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

The Pan-American air transport authorities have today outlined the vision to pursue in order to foster a sustainable air transport growth in the Region, in favor of the social and economic development of the people, while recognizing air transport as a key tool to achieve this purpose.

We envisage our Region offering to the population greater access to the benefits of air transport in which the development of our populations will count with the timely support of a heterogeneous, seamless, dynamic and safe air transport network at all levels, whose efficiency in its infrastructure and services will be of global reference, achieving a greater degree of connectivity between the people of the Region and the rest of the world, and thus encouraging a greater commercial, social and cultural exchange.

We envisage the leadership of our Region within the global context of safety, in compliance with international civil aviation standards, and within a harmonized environment that makes it possible to take advantage of economies of scale for the civil aviation authorities in order to offer an appropriate level of oversight to Air Navigation Services Providers (ANSPs) in an effective and efficient manner, without creating unnecessary costs to States and the industry, and building an enabling environment for the development of the air transport business.

We envisage that the State' entities in charge of guaranteeing the safe, orderly and sustainable development of air transport will be empowered institutions able to develop their functions efficiently and effectively, generating confidence, stimulating innovation and promoting the continued growth of the sector.

We envisage an aviation system responsible for the sustainability of the environment that is developed in harmony with nature while protecting life on the planet and preserving the natural values that coexist day by day with the aviation activity.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Our common principles and commitments

Reaffirming the commitment for the harmonized implementation of the global plans and objectives set in the Global Aviation Safety Plan (GASP), Global Air Navigation Plan (GANP) and Global Aviation Security Plan (GASeP);

Recalling that the ICAO Council encourages States to integrate in their legislations, regulations, and policies, as well as their air services agreements, the four basic principles of the set of rights: non-discrimination, cost-relatedness, transparency and consultation with users, in order to ensure compliance by airport operators and ANSPs.

Noting ICAO Assembly Resolution A39-14 on Regional Cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets;

Noting ICAO Assembly Resolution A39-25 on aviation's contribution towards the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development, as regards achievement of its objectives with the support of air transport;

Taking into account that, collaborative efforts are required between States and the industry to implement these plans, in light of United Nations (UN) Sustainable Development Goals (SDGs), and that the implementations of these will effectively support States for the attainment of both national development objectives and SDGs.

Taking into account the scope of the No Country Left Behind (NCLB) initiative, approved by ICAO Resolution A39-23.



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

Our Agenda

We announce today our Agenda that will frame the vision of the Region, and we aim to work in collaboration among our States and the industry, in order to promote measures necessary to guarantee the implementation of actions required to achieve our overarching goals.

We recognize that aviation in the Region is a growing industry that is vital for the promotion of regional connectivity, and that its sustainable development depends on: the availability of capacity and efficiency of its operations, through coordinated actions, in alignment with the GANP; the promotion of systemic actions to promote safety, security and facilitation, through measures aligned with the GASP and the GASeP; and the adoption of actions to create economic stimuli for the development of air transport business plans in the Region, and the application of environmentally responsible measures.

Therefore, we have, as a vision, the following general objectives for the promotion of connectivity through the development and sustainability of air transport in the Region to:

- become a Region where air transport is available, affordable, seamless and sustainable for all our users, ensuring that it is even more accessible and efficient to overcome current logistical challenges;
- become a Region that plans and integrates civil aviation into the development plans of the States, in order to meet the growing demand for air transport services;
- become a Region where States and the industry systematically adopt civil aviation safety improvement measures, progressively reducing fatal accidents;
- become a Region where the culture of air transport security is incorporated into the training and operations of civil aviation organizations;
- become a Region that encourages and supports civil aviation authorities to succeed in their functions of promoting a safe, orderly and sustainable development of air transport; and
- become a Region where the growth of air operations is sustainable and keeps stable and to reduce the contribution of carbon emissions to the environment stable.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Implementation

We will support the implementation development of the national and regional action plans necessary for the implementation of our vision.

All our governments are responsible for the follow-up and review of the progress made regarding the achievement of our overarching goals.

We invite Pan-American States, as well as other ICAO Member States, Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), industry associations, industry, aircraft manufacturers and other sectors interested, to give support in the achievement of this vision.

We hereby express our sincere appreciation to our host, the Federal Government of Brazil, for its warm hospitality and support in the organization of this Fourth ICAO World Aviation Forum (IWAF/4), as well as for its contribution in achieving sustainable civil aviation growth in our Region.

Drafted and adopted in Fortaleza, Brazil, 19 September 2018.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 7º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200
apoiodapresidencia@anac.gov.br
Telefone: 3314-4202

Ofício nº 787/2018/GAB-ANAC

Brasília, 23 de outubro de 2018.

OLUMUYIA ALIU

President of the Council
International Civil Aviation Organization (ICAO)
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec H3C 5H7, Canada

Subject: Submission of the Declaration of Fortaleza.

Dear Mr. President,

1. I would like to thank you for attending the 4th ICAO Aviation Forum in the city of Fortaleza, in last September. It was a great honor for our National Civil Aviation Agency to host such an important ICAO high-level event. IWAF has gathered representatives from ICAO Member-states, industry and other stakeholders to discuss ways to promote investment in the aviation sector. I believe that discussions were very productive, and we were able to exchange views and best practices to face future and common challenges.
2. One paramount outcome from IWAF was the adoption of the *Declaration to promote connectivity through the development and sustainability of air transport in the Pan-American Region – Vision 2020-2035*. The Declaration expresses the commitment of the Pan-American States to the vision to be pursued. In this sense, the region is committed to foster a sustainable air transport growth, in favor of the social and economic development of the people, while recognizing air transport as a key tool to achieve this purpose. This vision should be achieved by the implementation and development of the national and regional action plans, with the support of all stakeholders involved – Governments and industry alike.
3. As it was agreed, Brazil was held responsible for consolidation of any suggestions that states could have on the proposed text of the Declaration. As any further comments were received up to this date, it is my understanding that the proposed text was dully accepted by States according to the version presented at the IWAF/4.
4. In this regard, it is my pleasure to submit to you, on behalf of the Pan-American Region, the Declaration adopted in Fortaleza, on September 19th 2018, for your consideration and appropriate actions to the ICAO Council.
5. I would like to thank you for your constant support and I take the opportunity to express my sincere feeling of highest esteem and consideration.

Yours sincerely,

JOSÉ RICARDO BOTELHO DE QUEIROZ
President-Director



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 24/10/2018, às 18:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2352575** e o código CRC **AE8012E7**.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avalienossososervico>.



**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
NORTH AMERICAN, CENTRAL AMERICAN AND THE CARIBBEAN REGIONAL
AND SOUTH AMERICAN REGIONAL OFFICES**



**DECLARATION TO PROMOTE CONNECTIVITY THROUGH THE
DEVELOPMENT AND SUSTAINABILITY OF AIR TRANSPORT IN THE
PAN-AMERICAN REGION – VISION 2020-2035**



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

Declaration to promote Connectivity through the Development and Sustainability of Air Transport in the Pan-American Region - Vision 2020-2035

We, the Ministers and Authorities of Pan-American Member States, representatives of international and regional organizations, and of the industry, participating at the Fourth International Civil Aviation Organization (ICAO) World Aviation Forum (IWAF/4), held in Fortaleza, Brazil, from 17 to 19 September 2018, who have gathered to “promote investment for the development of civil aviation” through the establishment of a framework commitment to collaborate in the sustainable growth of air transport in our Region for the next 15 years, declare the following:

Our vision

Reaffirming that the future development of international civil aviation can strongly contribute towards establishing and preserving the friendship and understanding among nations and people of the world, and that each State has full and exclusive sovereignty of the airspace over its territory.

Recognizing that each State has full and exclusive sovereignty in the establishment of its public policies in accordance with its level of development and national priorities.

Recognizing the importance of regional collaboration among States, international organizations and industry for supporting the harmonized and sustainable development and growth of air transport.

Understanding that the adoption of a regional vision of the future promotes the opportunity for mutual cooperation and optimization of the use of resources to achieve common objectives.

Aligned with the ICAO vision of achieving the sustainable development of the global civil aviation system.

Recognizing that, with greater air connectivity with acceptable safety levels, supported by strong government institutions and having respect for the environment, we can contribute to the attainment of the United Nations (UN) 'Transforming our World: 2030 Agenda for Sustainable Development, including Sustainable Development Goals (SDGs) for the welfare of our States



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

The Pan-American air transport authorities have today outlined the vision to pursue in order to foster a sustainable air transport growth in the Region, in favor of the social and economic development of the people, while recognizing air transport as a key tool to achieve this purpose.

We envisage our Region offering to the population greater access to the benefits of air transport in which the development of our populations will count with the timely support of a heterogeneous, seamless, dynamic and safe air transport network at all levels, whose efficiency in its infrastructure and services will be of global reference, achieving a greater degree of connectivity between the people of the Region and the rest of the world, and thus encouraging a greater commercial, social and cultural exchange.

We envisage the leadership of our Region within the global context of safety, in compliance with international civil aviation standards, and within a harmonized environment that makes it possible to take advantage of economies of scale for the civil aviation authorities in order to offer an appropriate level of oversight to Air Navigation Services Providers (ANSPs) in an effective and efficient manner, without creating unnecessary costs to States and the industry, and building an enabling environment for the development of the air transport business.

We envisage that the State' entities in charge of guaranteeing the safe, orderly and sustainable development of air transport will be empowered institutions able to develop their functions efficiently and effectively, generating confidence, stimulating innovation and promoting the continued growth of the sector.

We envisage an aviation system responsible for the sustainability of the environment that is developed in harmony with nature while protecting life on the planet and preserving the natural values that coexist day by day with the aviation activity.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Our common principles and commitments

Reaffirming the commitment for the harmonized implementation of the global plans and objectives set in the Global Aviation Safety Plan (GASP), Global Air Navigation Plan (GANP) and Global Aviation Security Plan (GASeP);

Recalling that the ICAO Council encourages States to integrate in their legislations, regulations, and policies, as well as their air services agreements, the four basic principles of the set of rights: non-discrimination, cost-relatedness, transparency and consultation with users, in order to ensure compliance by airport operators and ANSPs.

Noting ICAO Assembly Resolution A39-14 on Regional Cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets;

Noting ICAO Assembly Resolution A39-25 on aviation's contribution towards the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development, as regards achievement of its objectives with the support of air transport;

Taking into account that, collaborative efforts are required between States and the industry to implement these plans, in light of United Nations (UN) Sustainable Development Goals (SDGs), and that the implementations of these will effectively support States for the attainment of both national development objectives and SDGs.

Taking into account the scope of the No Country Left Behind (NCLB) initiative, approved by ICAO Resolution A39-23.



International
 Civil Aviation
 Organization

Organisation
 de l'aviation civile
 internationale

Organización
 de Aviación Civil
 Internacional

Международная
 организация
 гражданской
 авиации

منظمة الطيران
 المدني الدولي

国际民用
 航空组织

Our Agenda

We announce today our Agenda that will frame the vision of the Region, and we aim to work in collaboration among our States and the industry, in order to promote measures necessary to guarantee the implementation of actions required to achieve our overarching goals.

We recognize that aviation in the Region is a growing industry that is vital for the promotion of regional connectivity, and that its sustainable development depends on: the availability of capacity and efficiency of its operations, through coordinated actions, in alignment with the GANP; the promotion of systemic actions to promote safety, security and facilitation, through measures aligned with the GASP and the GASeP; and the adoption of actions to create economic stimuli for the development of air transport business plans in the Region, and the application of environmentally responsible measures.

Therefore, we have, as a vision, the following general objectives for the promotion of connectivity through the development and sustainability of air transport in the Region to:

- become a Region where air transport is available, affordable, seamless and sustainable for all our users, ensuring that it is even more accessible and efficient to overcome current logistical challenges;
- become a Region that plans and integrates civil aviation into the development plans of the States, in order to meet the growing demand for air transport services;
- become a Region where States and the industry systematically adopt civil aviation safety improvement measures, progressively reducing fatal accidents;
- become a Region where the culture of air transport security is incorporated into the training and operations of civil aviation organizations;
- become a Region that encourages and supports civil aviation authorities to succeed in their functions of promoting a safe, orderly and sustainable development of air transport; and
- become a Region where the growth of air operations is sustainable and keeps stable and to reduce the contribution of carbon emissions to the environment stable.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Implementation

We will support the implementation development of the national and regional action plans necessary for the implementation of our vision.

All our governments are responsible for the follow-up and review of the progress made regarding the achievement of our overarching goals.

We invite Pan-American States, as well as other ICAO Member States, Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), industry associations, industry, aircraft manufacturers and other sectors interested, to give support in the achievement of this vision.

We hereby express our sincere appreciation to our host, the Federal Government of Brazil, for its warm hospitality and support in the organization of this Fourth ICAO World Aviation Forum (IWAF/4), as well as for its contribution in achieving sustainable civil aviation growth in our Region.

Drafted and adopted in Fortaleza, Brazil, 19 September 2018.



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL DE NORTEAMERICA, CENTROAMERICA Y CARIBE Y
OFICINA REGIONAL DE SUDAMERICA**

**DECLARACIÓN PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD POR
MEDIO DEL DESARROLLO Y SOSTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN PANAMERICANA –
VISIÓN 2020-2035**

SEPTEMBER 19, 2018



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035

Nosotros, los Ministros y Autoridades de los Estados Miembros de Pan-América, los representantes de organizaciones internacionales y regionales, la industria, que asistimos al Cuarto Foro Mundial de Aviación Civil (IWAF/4) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), celebrado del 17 al 19 de setiembre de 2018 en Fortaleza, Brasil, sobre el tema “promover la inversión para el desarrollo de la aviación” reunidos para establecer un marco de compromiso que permita colaborar para alcanzar el desarrollo sostenido del transporte aéreo en nuestra Región en los próximos 15 años, declaramos lo siguiente:

Nuestra visión

Reafirmando que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, y que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva de su espacio aéreo sobre su territorio.

Reconociendo que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el establecimiento de sus políticas públicas de acuerdo con su nivel de desarrollo y prioridades nacionales.

Reconociendo la importancia de la colaboración regional entre los Estados, organizaciones internacionales e industria para el apoyo al desarrollo armonizado y sostenible y al crecimiento del transporte aéreo.

Entendiendo que la adopción de una visión regional de futuro promueve la oportunidad de cooperación mutua y optimización de uso de recursos para alcanzar objetivos en común.

Alineados a la visión de la OACI de lograr el desarrollo sostenible del sistema mundial de aviación civil.

Reconociendo que, con un mayor nivel de conectividad aérea, con niveles aceptables de seguridad operacional, apoyada por instituciones de gobierno sólidas y respetando el medio ambiente, podemos apoyarnos a contribuir al logro de la agenda 2030 para el Desarrollo



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Sostenible de las Naciones Unidas (ONU) "Transformando nuestro mundo", incluidos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el bienestar de nuestros Estados

Las autoridades del transporte aéreo de la Región Pan-América hemos acordado en el día de hoy nuestra visión de perseguir el crecimiento sostenible del transporte aéreo en la Región, en favor del desarrollo social y económico de nuestros pueblos, mientras reconocemos al transporte aéreo como un instrumento clave para este propósito.

Contemplamos que nuestra Región ofrezca un mayor acceso de la población a los beneficios del transporte aéreo, en donde el desarrollo de nuestras poblaciones contará con el soporte oportuno de una red de transporte aéreo heterogénea, fluida, dinámica y segura en todos sus niveles, cuya eficiencia en su infraestructura y servicios será referencia mundial, logrando un alto grado de conectividad entre los pueblos de las Regiones y con el resto del mundo, fomentando así un mayor intercambio comercial, social y cultural.

Contemplamos el liderazgo de nuestra Región en el contexto global en cuanto a seguridad operacional, en cumplimiento de las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar economías de escala para sus autoridades de aviación civil para ofrecer un adecuado nivel de vigilancia a sus proveedores de servicio de navegación aérea (ANSPs), de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y la industria, construyendo un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo.

Contemplamos que las entidades del Estado encargadas de garantizar el desarrollo, seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo, serán instituciones con las capacidades necesarias de desarrollar sus funciones de manera eficiente y efectiva, generando confianza, estimulando la innovación y promoviendo el continuo crecimiento del sector.

Contemplamos un sistema de aviación responsable con la sostenibilidad del medio ambiente que esté desarrollado en armonía con la naturaleza y se proteja la vida en el planeta, y se preserven los valores naturales que conviven día a día con la actividad de la aviación.

Nuestros principios y compromisos comunes

Reafirmando el compromiso para la implementación armonizada de los planes y objetivos



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

mundiales del Plan Mundial de Seguridad Operacional (GASP), Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

Recordando que el Consejo de la OACI, alienta a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, a fin de asegurar el cumplimiento por parte de los operadores aeroportuarios y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSPs).

Tomando nota de la Resolución A39-14 de la Asamblea de la OACI sobre cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables;

Tomando nota de lo que propugna la Resolución A39-25 de la Asamblea de la OACI sobre contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible en cuanto a la consecución de sus objetivos con el apoyo del transporte aéreo;

Teniendo en cuenta que para implementar estos planes se requiere de un esfuerzo colaborativo entre el Estado y la Industria en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas; y que dichas implementaciones apoyarán de manera efectiva a los Estados para la consecución de sus objetivos de desarrollo nacional y de los ODS.

Teniendo en cuenta el alcance de la iniciativa de Ningún país se queda atrás (NCLB), aprobada mediante la Resolución A39-23 de la Asamblea de la OACI



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Nuestra Agenda

Hoy anunciamos nuestra Agenda que enmarcara la visión de la Región y nos comprometemos a trabajar de manera colaborativa entre los Estados y la Industria para impulsar las medidas necesarias que permitan la implementación de acciones que logren nuestros objetivos generales.

Reconocemos que la aviación en la Región es una industria en crecimiento que es vital para promover la conectividad regional y que su desarrollo sostenido depende de: la disponibilidad de capacidad y de la eficiencia de sus operaciones, por medio de acciones coordinadas alineadas al GANP; la adopción de acciones sistémicas para promover la seguridad operacional, la seguridad y facilitación del transporte aéreo, por medio de medidas alineadas al GASP y al GAsEP; y la adopción de acciones para crear estímulos económicos para el desarrollo de planes de negocio innovadores del transporte aéreo en las Regiones, y la aplicación de medidas ambientalmente responsables.

Por lo tanto, tenemos como visión los siguientes objetivos generales para la promoción de la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región:

- ser una Región donde el transporte aéreo sea accesible, asequible, fluido y sostenible para todos nuestros usuarios, asegurándose de que sea cada vez más disponible y eficiente para superar los desafíos logísticos existentes;
- ser una Región que planifica e integra la aviación civil a los planes de desarrollo de los Estados, con miras a atender con calidad la creciente demanda por servicios de transporte aéreo;
- ser una Región donde los Estados y la Industria sistémicamente adoptan medidas de mejora de la seguridad operacional, reduciendo paulatinamente los accidentes fatales.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

-
- ser una Región donde la cultura de la seguridad del transporte aéreo sea incorporada al entrenamiento y funcionamiento de las organizaciones de aviación civil;
 - ser una Región que promueve y soporta a las autoridades de aviación civil para la consecución de sus funciones de promover el desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo;
 - ser una Región donde el crecimiento de las operaciones aéreas es sostenible y se mantiene estable y reduce la contribución de emisiones de carbono al ambiente.

Implementación

Apoyaremos la implementación del desarrollo de los planes de acción nacionales y regionales necesarios para la implantación de nuestra visión.

Nuestros estados son los principales responsables de realizar el seguimiento y examen de los progresos conseguidos en el alcance de la visión.

Invitamos a los Estados Panamericanos, a otros Estados miembros de la OACI, a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), las asociaciones de la industria, industria, e industria de fabricantes de aeronaves y otros sectores interesados, a apoyar al logro de esta visión.

Por la presente, expresamos nuestra sincera apreciación a nuestro anfitrión, el Gobierno Federal de Brasil, por su cálida hospitalidad y apoyo a la organización de este cuarto Foro Mundial de Aviación de la OACI, así como por su contribución para lograr el crecimiento sostenido de la aviación civil en nuestra Región.

Hecho y adoptado en Fortaleza, Brasil, el 19 de Setiembre de 2018.



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL**

OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

EJE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

**PLAN DE SEGURIDAD
OPERACIONAL DE LA REGION
SAM (SAMSP)**

Versión original

Diciembre 2018

ÍNDICE

	No. Pág.
1. Capítulo 1: Preámbulo	
1.1 Objetivo.....	07
1.2 Alcance.....	07
1.3 Antecedentes	07
1.4 Papel y responsabilidades de las partes interesadas	08
2. Capítulo 2: Pronósticos de tráfico aéreo para la Región SAM	11
3. Capítulo 3: Situación actual de la Región SAM en materia de seguridad operacional	
3.1 Introducción	13
3.2 Resultados de la Región SAM en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP)	13
3.3 Análisis de los accidentes ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg durante el período 2009-2017	13
3.4 Análisis de los accidentes por excursiones de pista (RE) ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg. durante el período 2007-2016	14
3.5 Resultados de la implantación del SSP	14
3.6 Rendimiento de la Región SAM en cuanto a la Declaración de Bogotá.....	14
4. Capítulo 4: Consideraciones de planificación e implantación	
4.1 Introducción	17
4.2 Objetivo estratégico de la OACI en materia de seguridad operacional.....	17
4.3 Objetivos estratégicos de la Región SAM	17
4.4 Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional	17
4.5 Metas de rendimiento con respecto a la mejora de la EI y SOM e implantación del SSP	18
4.6 Metas de rendimiento con respecto a la reducción de las tasas de accidentes	19
4.7 Niveles de alerta para el control y monitoreo de las tasas de accidentes e incidentes	20
4.8 Metas de rendimiento con respecto a los demás objetivos.....	20
4.9 Plan de seguridad operacional del Estado	21
4.10 Seguimiento a los planes nacionales de seguridad operacional de los Estados	22
4.11 Fuentes de datos e información de seguridad operacional	22
ADJUNTO A - ANÁLISIS SOBRE EL RENDIMIENTO DE LA REGIÓN SAM EN EL MARCO DEL CMA DEL USOAP DURANTE EL PERÍODO NOVIEMBRE 2011 – JULIO 2018	A1
ADJUNTO B - ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES AÉREOS OCURRIDOS EN LA REGIÓN SAM	B1
ADJUNTO C - MODELO DEL CONTENIDO DEL PLAN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO.....	C1
ADJUNTO D - MODELO DEL INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO.....	D1
ADJUNTO E - DOCUMENTOS DE REFERENCIA.....	E1
ADJUNTO F - GLOSARIO	F1

PREFACIO

El *Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP)* es publicado por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en nombre de los Estados acreditados y las Organizaciones Internacionales involucradas. Considera la implantación de la *gestión de la seguridad operacional* en cuanto a tres prioridades principales: la mejora de la aplicación eficaz (EI) y del margen de vigilancia de la seguridad operacional (SOM) en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI; la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y la reducción de las tasas de accidentes de las categorías de alto riesgo identificadas en la Región Sudamericana (SAM). Los objetivos del SAMSP han sido desarrollados en concordancia con los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) Edición 2020-2022.

La instancia de aprobación del SAMSP y de sus futuras revisiones es la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM. La Oficina Regional SAM en nombre de los Estados y Organizaciones Internacionales involucradas publicará las versiones revisadas del plan que fueran necesarias para reflejar las actividades de implantación vigentes.

Se puede solicitar copias del Plan a:

OFICINA SAM DE LA OACI**LIMA, PERU**

E-mail	:	icaosam@icao.int
Website	:	www.lima.icao.int
Tel:	:	+511 6118686
Fax	:	+511 6118689
Correo	:	Apartado Postal 4127, Lima 100, Perú

La presente edición (original) incorpora las orientaciones y recomendaciones del Doc 10004 – Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de 2020-2022. Las enmiendas y/o corrigendos posteriores se indicarán en la tabla de registro de enmiendas y corrigendos, conforme al procedimiento establecido en la Página 5.

1. Capítulo 1: Preámbulo

1.1. Objetivo

1.1.1 En plan de seguridad operacional de la Región Sudamericana (SAMSP) ha sido desarrollado teniendo en consideración la última revisión del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y se enmarca dentro de una estrategia preventiva que permitirá mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la Región Sudamericana (SAM). Esta estrategia preventiva de seguridad operacional se basa en la implantación y operación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) por parte de los Estados de Sudamérica que se ocupa sistemáticamente de la gestión de los riesgos y de la implantación eficaz y mejora continua de los ocho (8) elementos críticos (CE) del sistema de supervisión de la seguridad operacional.

1.1.2 El plan está dirigido a establecer una estrategia de implantación de la gestión de la seguridad operacional en la Región SAM, tomando como base principalmente los lineamientos del GASP, las disposiciones del Anexo 19 y de otros Anexos relacionados con la seguridad operacional y las orientaciones del Doc 9859 - Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM).

1.1.3 El documento contiene la visión de la Región SAM en cuanto a la gestión de la seguridad operacional, otorgando una alta prioridad a la seguridad operacional, de modo que los Estados tendrán la oportunidad de gestionar una disminución de las tasas de accidentes e incidentes en todos los segmentos de su sistema de aviación nacional.

1.1.4 **El objetivo final de este plan es salvar la mayor cantidad de vidas humanas posibles, reduciendo los accidentes en todos los segmentos de la aviación a un nivel mínimo aceptable. De acuerdo con el GASP y como un objetivo “aspiracional”, este plan busca alcanzar y mantener cero fatalidades en operaciones comerciales para el 2030 y posterior.**

1.2. Alcance

1.2.1. El alcance de este plan abarca a las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de la Región SAM y considera la implantación de la gestión de la seguridad operacional de acuerdo con los objetivos establecidos en el GASP hasta el año 2030.

1.3. Antecedentes

1.3.1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) introdujo la primera versión del GASP en 1997 formalizando una serie de conclusiones y recomendaciones formuladas durante una reunión oficiosa entre la Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI y la industria. Se utilizó el GASP a fin de orientar y establecer prioridades para el programa de trabajo técnico de la Organización.

1.3.2. El GASP constituye un documento estratégico de alto nivel sobre políticas relacionadas con la planificación y ejecución de la seguridad operacional de la aviación. El GASP sigue un enfoque y una filosofía semejantes a la del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750), llamado también “GANP”. En ambos documentos se fomenta la coordinación y colaboración entre las iniciativas internacionales, regionales y nacionales encaminadas a lograr un sistema de aviación civil internacional armonizado, seguro y eficiente.

1.3.3. En el GASP se expone una estrategia de mejora continua que abarca objetivos que los

Estados deben alcanzar implantando sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional (SSP), elaborando sistemas avanzados de gestión de la seguridad operacional que incluyan la gestión predictiva del riesgo. También figuran en el GASP plazos para el logro colectivo mundial de dichos objetivos que se ajustan al procedimiento establecido de actualización del GASP y GANP, que son objeto de revisión cada trienio.

1.3.4. El GASP ha cambiado considerablemente desde su introducción en 1997 y ha evolucionado mediante consultas y revisiones continuas. La Edición 2014-2016 se publicó en 2013 y abarcaba objetivos del GASP que los Estados debían lograr aplicando un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional, un programa estatal de seguridad operacional (SSP) y las capacidades necesarias en materia de seguridad operacional para apoyar futuros sistemas de la aviación. La edición 2017-2019 actualiza el GASP e incluye una hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación elaborada para apoyar un método integrado de implantación. En la actualidad se está preparando la edición 2020-2022 que incluye nuevos objetivos en materia de gestión de la seguridad operacional, cuyas propuestas han sido consideradas en lo aplicable en la formulación de este plan.

1.4. Papel y responsabilidades de las partes interesadas

1.4.1. Las partes interesadas, incluidos los grupos regionales de seguridad operacional, explotadores de servicios aéreos, proveedores de servicios, organismos encargados de la reglamentación, y fabricantes, enfrentarán mayores niveles de interacción al implantar la gestión de la seguridad operacional. La interacción entre el SSP y los SMS de los proveedores de servicios, así como la compartición e intercambio de datos e información de seguridad operacional son de naturaleza altamente integrada por lo tanto exigen un nivel importante de coordinación y cooperación entre todas las partes interesadas.

1.4.2. Los Estados, explotadores de servicios aéreos y la industria se beneficiarán de este plan y de la disponibilidad de las normas y métodos recomendados (SARPs) internacionales relacionados con la gestión de la seguridad operacional porque permitirán implantar un sistema de aviación más eficiente, económico y seguro en nuestra región.

Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA)

1.4.3. El nivel de planificación del RASG-PA será estratégico y en apoyo a la consecución de los objetivos estratégicos emanados por la OACI a través del GASP. Este Grupo Regional participará activamente en la coordinación y armonización de todas las actividades que se lleven a cabo para resolver los problemas de seguridad operacional de la aviación a nivel regional.

1.4.4. El RASG-PA facilitará el intercambio de mejores prácticas, cooperación y colaboración utilizando un enfoque de arriba hacia abajo, que complementará el enfoque de abajo hacia arriba de planificación y ejecución de los Estados y de la Región SAM. Las actividades del RASG-PA estarán totalmente alineadas con los objetivos del GASP, asegurando al mismo tiempo que se consideren las prioridades de la Región SAM en materia de seguridad operacional. En el mismo sentido, el RASG-PA supervisará el cumplimiento del SAMSP y facilitará la publicación de los informes de seguridad operacional de la Región.

1.4.5. El RASG-PA también facilitará la compartición e intercambio de información con los Estados SAM en beneficio de sus SSP.

1.4.6. El RASG-PA informará anualmente sobre los avances en el GASP a la Comisión de

Aeronavegación (ANC) de la OACI, Asimismo el RASG-PA ha asignado a la Oficina SAM el desarrollo del informe de seguridad operacional de la Región Panamericana que se presenta anualmente en la plenaria de este Grupo Regional y de allí el informe pasa a conocimiento de la ANC.

Oficina Regional Sudamericana de la OACI

1.4.7. El nivel de planificación y ejecución de la Oficina Regional Sudamericana será táctico y en cumplimiento con los objetivos estratégicos de este plan que serán encaminados por la Sede de la OACI a través del GASP.

1.4.8. La Oficina SAM proveerá apoyo a sus Estados en cuanto a la planificación e implantación de este plan. Para proveer dicho apoyo, la Oficina Regional coordinará con los Estados correspondientes las actividades de asistencia técnica virtual y presencial de sus oficiales, así como de los especialistas del Comité Técnico (CT) del SRVSOP y del ARCM.

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

1.4.9. El SRVSOP tendrá un nivel de planificación y ejecución táctico. El Sistema Regional proveerá apoyo a sus Estados para solventar sus problemas de seguridad operacional detectados en las actividades del CMA del USOAP.

Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM)

1.4.10. El nivel de planificación y ejecución del ARCM será táctico. Este mecanismo proporcionará apoyo para mejorar la EI de sus Estados miembros en el área de investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) y participará en la coordinación de la cooperación AIG entre los Estados del ARCM. También proporcionará información reactiva a los grupos regionales y a los SSP de los Estados para la gestión de la seguridad operacional.

2. Capítulo 2: Pronósticos de tráfico aéreo para la Región SAM

2.1. Los pronósticos de movimientos de aeronave y de pasajeros son importantes para la planificación de la gestión de la seguridad operacional porque permiten determinar cuál será la proyección en el futuro y la expansión de la capacidad. Para calcular las tasas de accidentes, incidentes graves e incidentes se requiere conocer los movimientos de las aeronaves y su proyección. Estos pronósticos cumplen un papel importante para la implantación del SSP por parte de los Estados y de los SMS por parte de los proveedores de servicios.

2.2. Para los propósitos del presente plan, se han asumido los pronósticos para el período 2007-2027 elaborados en la Séptima reunión del Grupo de trabajo sobre pronósticos de tráfico de las Regiones CAR/SAM (Doc 9917). En el siguiente párrafo se hace una estimación del crecimiento esperado de pasajeros y movimiento de aeronaves de la Región Sudamericana, a manera de resumen. El Doc 9917 puede ser consultado en el portal de OACI en el ícono de documentos.

2.3. De acuerdo con los pronósticos, se espera que el tráfico de pasajeros dentro de la Región Sudamericana se incremente en un porcentaje anual de 8.8% alcanzando los 73 millones de pasajeros en el año 2027, mientras que se pronostica que el movimiento de aeronaves para el mismo período será de un crecimiento anual de 7.9% alcanzando cerca de 497.000 movimientos para el año 2027.

BORRADOR

3. Capítulo 3: Situación actual de la Región SAM en materia de seguridad operacional

3.1. Introducción

3.1.1. Este capítulo presenta un análisis de la situación de la Región SAM en cuanto a su rendimiento en materia de seguridad operacional, en las siguientes áreas:

- ✓ CMA del USOAP;
- ✓ accidentes en transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg;
- ✓ accidentes por excursiones de pista en transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg;
- ✓ implantación del SSP; y
- ✓ metas alcanzadas en cuanto a la Declaración de Bogotá

3.1.2. La información contenida en este capítulo facilitará la identificación de objetivos e indicadores y la planificación e implantación de las metas de rendimiento que los Estados deberán establecer en sus planes nacionales de seguridad operacional.

3.2. Resultados de la Región SAM en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP)

3.2.1. Las actividades del CMA del USOAP en la Región SAM iniciaron en noviembre 2011. Hasta el 31 de julio de 2018, se han realizado 5 auditorías CMA, 15 misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVMs), 2 actividades de validación integrada (IVA) y 5 actividades de observación ex situ. La aplicación eficaz (EI) promedio actual de la Región SAM es de **78.72%**, mientras que el promedio general de mejora en los siete (7) años de análisis (noviembre 2011 – julio 2018) es de + **12.44%** lo que indica que la Región SAM mejoró su aplicación eficaz (EI) en un porcentaje promedio anual de **1.77%**.

3.2.2. El rendimiento de la Región SAM durante el CMA de la USOAP demostró que los CEs: 8, 7 y 4 y las áreas de auditoría: AIG, AGA y ANS, son las que tienen el menor porcentaje de EI. Para el desarrollo de los planes nacionales, los Estados deben evaluar sus resultados de EI y dar prioridades a los CE y áreas de auditoría que tengan el menor porcentaje de EI.

3.2.3. En el **Adjunto A** de este plan se presenta un análisis más detallado de los resultados del CMA del USOAP de la Región SAM.

3.3. Análisis de los accidentes ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg durante el período 2009-2017

3.3.1. La tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente a partir del 2009 hasta alcanzar en 2017, una tasa de **1.65** accidentes por cada 1.000.000 de salidas, muy por debajo de la tasa mundial de **2.42**. Durante los años 2015, 2016 y 2017, la tasa de la Región SAM ha permanecido de manera consecutiva por debajo de la tasa mundial.

3.3.2. En el **Adjunto B** de este plan se presenta un análisis más detallado sobre los accidentes ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg, durante el período 2009-2017.

3.4. **Análisis de los accidentes por excursiones de pista (RE) ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg durante el período 2007-2017**

3.4.1. A partir de 2007 la tasa de accidentes por RE muestra una disminución gradual, excepto en 2011 y 2013. En 2016 la tasa aumentó ligeramente y se mantiene estable durante el 2017.

3.4.2. En el **Adjunto B** de este plan se entrega un análisis más detallado sobre los accidentes por RE ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg, durante el período 2007 - 2017.

3.5. **Resultados de la implantación del SSP**

3.5.1. A partir del año 2013, la Oficina SAM creó la Reunión de implantación del SSP, y en su Quinta reunión celebrada en Lima, Perú, del 07 al 11 de noviembre de 2016, se analizó el nivel de implantación del SSP en los Estados SAM.

3.5.2. En esta reunión, algunos Estados mostraron mayor avance que otros, por lo que se acordó buscar un mecanismo para que todos pudieran avanzar al mismo tiempo. En este sentido Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela expresaron su intención de participar en un proyecto piloto, cuyo objetivo es implantar el SSP hasta fines de 2018.

3.5.3. El proyecto piloto para la implantación del SSP en los Estados de Sudamérica, se lanzó el 16 de marzo de 2017, con los siete (7) Estados antes indicados, posteriormente Guyana, Argentina, Uruguay y Paraguay solicitaron ingresar al proyecto piloto. Al momento los 11 Estados referidos son miembros activos del proyecto piloto de implantación del SSP en Sudamérica.

3.6. **Rendimiento de la Región SAM en cuanto a la Declaración de Bogotá**

3.6.1. Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su Décimo Tercera Reunión (RAAC/13) celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013, declararon su compromiso en alcanzar, entre otras, las metas de las siguientes áreas de seguridad operacional para el 2016: vigilancia de la seguridad operacional, accidentes, accidentes por excursiones de pista, certificación de aeródromos e implantación del SSP, cuyo rendimiento se analiza a continuación:

- a) **Vigilancia de la seguridad operacional:** La meta fue alcanzar un **80%** de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM hasta diciembre de 2016.

La EI promedio actual de la Región SAM es de **78.72 %**, por lo que esta meta no fue alcanzada en 2016.

- b) **Accidentes:** La meta fue reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.

Tal como se indicó en el Párrafo 3.3, la tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg

ha venido disminuyendo progresivamente desde 2009 hasta alcanzar en 2017, una tasa de **1.65** accidentes por cada 1.000.000 de salidas, muy por debajo de la tasa mundial de **2.42**, por lo que la meta de la Declaración de Bogotá, fue cumplida.

- c) **Accidentes por excursiones de pista:** La meta fue reducir la tasa de excursiones de pista en un 20% con relación a la tasa promedio de la Región SAM (2007-2012)

La tasa promedio de excursiones en pista entre el 2007 y 2012 en la Región SAM fue de **2.24** accidentes por un millón de salidas, la reducción del 20% como meta comprometida según la Declaración de Bogotá fue de **1.8** accidentes por un millón de salidas. A partir del año 2012, el indicador se mantuvo por debajo del promedio regional por lo que la meta de la Declaración de Bogotá fue cumplida en esta categoría de accidentes.

- d) **Certificación de aeródromos:** La meta fue alcanzar el **20%** de aeródromos certificados.

Hasta diciembre de 2016 se alcanzó un **24%** de aeródromos internacionales certificados por lo que se logró superar la meta establecida.

- e) **Implantación del SSP y capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios:** Las metas comprometidas fueron 76% en la implantación del SSP y 100% en la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.

La Quinta reunión de implantación del SSP, celebrada en Lima, Perú, del 07 al 11 de noviembre de 2016, después de evaluar cualitativamente los avances del SSP, acordó iniciar la implantación del SSP desde el primer elemento de la primera fase de implantación del SSP, por consiguiente, las metas acordadas no fueron alcanzadas hasta diciembre de 2016.

4. Capítulo 4: Consideraciones de planificación e implantación

4.1. Introducción

4.1.1. A medida que aumentan los volúmenes de tránsito aéreo en la Región SAM y en el mundo, se intensifican las demandas sobre los explotadores de servicios aéreos y sobre los servicios conexos que apoyan las operaciones de estos explotadores y por tanto aumenta la cantidad de las operaciones en tierra y en vuelo que implican un factor de riesgo en las operaciones aéreas.

4.1.2. La mejora de la implementación efectiva (EI) en los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de supervisión de la seguridad operacional y en las ocho áreas de auditoría, constituye una barrera contra los peligros latentes de seguridad operacional, por lo que es necesario iniciar la planificación que permita mejorar gradualmente y de forma sostenible la EI de cada uno de los Estados y de la Región SAM.

4.1.3. Se prevé que la implantación del SSP junto con la mejora de la EI y SOM permitirán gestionar los riesgos y mitigar los peligros de seguridad operacional de manera apropiada dando como resultado operaciones más seguras, eficientes y sostenibles.

4.2. Objetivo estratégico de la OACI en materia de seguridad operacional

4.2.1. La OACI ha establecido cinco objetivos estratégicos generales que se revisan cada tres años; uno de ellos es *reforzar la seguridad operacional de la aviación civil mundial* y está centrado principalmente en la capacidad de supervisión reglamentaria de los Estados. El objetivo se establece en el contexto de un mayor volumen de movimiento de pasajeros y carga y la necesidad de responder a los cambios en materia de eficiencia y medio ambiente. Basándose en ese objetivo, el GASP describe las actividades clave para el trienio. En el sitio web de la OACI www.icao.int/abouticao/Pages/Strategic-Objectives.aspx figura información adicional sobre los objetivos estratégicos de la OACI.

4.3. Objetivos estratégicos de la Región SAM

4.3.1. Para propósitos de este plan, los objetivos de seguridad operacional de la Región SAM son los siguientes:

- ✓ mejorar la aplicación eficaz (EI);
- ✓ implementar el SSP de manera efectiva;
- ✓ reducir las tasas de accidentes en todos los segmentos de la aviación;
- ✓ incrementar la colaboración a nivel regional;
- ✓ expandir la utilización de los programas de la industria; y
- ✓ garantizar infraestructura apropiada en los servicios de navegación aérea y aeródromos para apoyar operaciones seguras.

4.4. Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional

4.4.1. Para los efectos de este plan, se considerarán los siguientes indicadores:

- ✓ porcentaje de mejora de la EI;
- ✓ porcentaje de implantación del SSP en referencia al número de elementos de las 4 fases de implantación;
- ✓ tasa de accidentes para operaciones de transporte aéreo comercial regular y no regular con aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3 175 kg y con aviones de 5 700 kg o menos y helicópteros de 3 175 kg o menos;
- ✓ número de accidentes para todo tipo de operación con aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3 175 kg y con aviones de 5 700 kg o menos y helicópteros de 3 175 kg o menos en todos los sectores de la aviación que no sean de transporte aéreo comercial regular y no regular, en caso de no disponer de datos sobre movimientos aéreos;
- ✓ Márgenes de supervisión de la seguridad operacional (SOM);
- ✓ SPIs armonizados a nivel global y nivel de participación en los programas de evaluación de la industria; y
- ✓ Porcentaje de mejora en la infraestructura esencial de navegación aérea y de aeródromos para apoyar operaciones seguras.

4.5. Metas de rendimiento con respecto a la mejora de la EI y SOM e implantación del SSP

4.5.1. Para cumplir con los objetivos estratégicos de la Región SAM, en la Tabla 5-1 se incluyen las metas de EI y SOM de tal manera que los Estados consideraren en sus planes nacionales de seguridad operacional estas metas. Las metas han sido establecidas para los años 2020, 2022, 2024, 2026, 2028 y 2030 y para cada uno de los cuatro grupos de Estados que se definen en la columna de la izquierda de la tabla indicada. Los porcentajes de los grupos han sido seleccionados de manera gradual y en base a la situación actual de los Estados en cuanto a su EI.

4.5.2. Por otro lado, las metas de implantación del SSP figuran en la **Tabla 5-2**. Estas metas han sido establecidas para los años 2022 y 2025 para todos los Estados por igual.

4.5.3. Considerando que la Región SAM ha mejorado su EI en **12.33 %** durante el periodo de 2011 hasta 2018 que corresponden al ciclo del CMA del USOAP y que el promedio de avance anual es de 1.76 %, en la planificación de las metas para cada Estado, se ha considerado una mejora progresiva del **2.5 %** anual o de **5 %** cada dos años. Esta propuesta de mejora anual radica en que varios Estados han recibido, están recibiendo y recibirán asistencia técnica de parte de la Oficina SAM y del SRVSOP, en cuanto al completamiento de sus planes de medidas correctivas (CAPs) y de las PQs en su totalidad. Asimismo, mantendrán un margen de supervisión de la seguridad operacional positivo (SOM+) a partir de 2022.

Tabla 5-1 – Indicadores y metas respecto a la mejora de la EI y SOM

Estados con implementación efectiva (EI):	✓ % de mejora de la EI ✓ Margen de vigilancia de la seguridad operacional (SOM)					
	2020	2022	2024	2026	2028	2030
menor a 65% Grupo 1	EI = 70 % Mejora del SOM	EI = 75 % SOM+	EI = 80 % SOM+	EI = 85 % SOM+	EI = 90 % SOM+	EI = 95 % SOM+
entre 65 y 74.99% Grupo 2	EI = 75 % Mejora del SOM	EI = 80 % SOM+	EI = 85 % SOM+	EI = 90 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+
entre 75 y 79.99 % Grupo 3	EI = 80 % Mejora del SOM	EI = 85 % SOM+	EI = 90 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+
más de 80 % Grupo 4	EI = 85 % Mejora del SOM	EI = 90 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+	EI = 95 % SOM+

Tabla 5-2 – Indicadores y metas respecto a la mejora de la implantación del SSP

Indicadores para todos los Estados	Metas	
	2022	2025
% de implementación del SSP	SSP sostenible (100%)	SSP efectivo (100%)

- ✓ **Métrica del indicador de % de mejora de la EI:** Para conocer el porcentaje cumplido por los Estados, se aplicará la siguiente fórmula:

$$EI (\%) = \frac{\text{número de PQ satisfactorias}}{\text{número total de PQ aplicables}} \times 100$$

- ✓ **Métrica del indicador de implantación del SSP:** La métrica estará basada en el número de elementos presentados a secretaria del SSP (Oficina SAM), del total de elementos de las cuatro fases de implantación del SSP.

4.6. Metas de rendimiento con respecto a la reducción de las tasas de accidentes

4.6.1. Para gestionar la reducción de las tasas de accidentes se ha planificado para la Región SAM una reducción anual de las tasas en un 10 % con relación al valor obtenido por la media móvil de las tasas de los 5 años anteriores, tanto para accidentes de transporte aéreo comercial regular como para accidentes por excursiones de pista (RE) con aviones de más de 5 700 kg.

4.6.2. En base a la media móvil, las metas para 2018 de la tasa de accidentes sería de 1.98 y de 0.84 para RE. Los valores de las metas futuras se calcularían año tras año.

4.6.3. Para accidentes con aviones de más de 5 700 kg o de 5 700 o menos y de helicópteros de más de 3 175 kg o de 3 175 kg o menos en los sectores de la aviación que no sean de transporte aéreo comercial regular y no regular, los Estados establecerán las tasas de reducción anual (metas) en caso de

disponer de información de movimientos o los números de reducción anual en caso de no disponer de datos de movimientos, de acuerdo con sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.

- ✓ **Métrica de los indicadores de las tasas de accidentes establecidas por la Región SAM:** El cálculo se hará directamente por tasa de accidentes utilizando la fórmula de OACI. En el caso de número de accidentes se aplicará el porcentaje correspondiente por regla de tres.

4.7. Niveles de alerta para el control y monitoreo de las tasas de accidentes e incidentes

4.7.1. Para los efectos de este plan, se consideran tres niveles de alerta asociados con el comportamiento de la tendencia de los datos históricos de un indicador, cuyos rendimientos se miden específicamente por medio del valor promedio y del valor de la desviación estándar (SD).

4.7.2. Los niveles de alerta para un nuevo período de seguimiento (año en curso) se basarán en el rendimiento del período anterior (año anterior) y se derivan de estos los valores del promedio y de la desviación estándar. Los niveles de alertas se representarán en el gráfico del indicador de seguridad operacional mediante 3 líneas de alertas, de la siguiente manera:

- ✓ promedio + 1 SD;
- ✓ promedio + 2 SD; y
- ✓ promedio + 3 SD.

4.7.3. Para los propósitos de control y monitoreo de los indicadores, los Estados deberán tomar alguna acción específica si:

- ✓ 1 punto está por encima del tercer nivel de alerta;
- ✓ 2 puntos consecutivos están por encima del nivel 2 de alerta; o
- ✓ 3 puntos consecutivos están por encima del primer nivel de alerta

4.8. Metas de rendimiento con respecto a los demás objetivos

Tabla 5-3 – Indicadores y metas respecto a la colaboración de los Estados a nivel regional, utilización de los programas de la industria y disponibilidad de infraestructura adecuada en los servicios de navegación aérea y aeródromos

Objetivos	Metas	Indicadores
Incrementar la colaboración a nivel regional	Para el 2020, los Estados que necesiten apoyo en las categorías con SOM menores que cero, utilizarán el SRVSOP o a otros Estados SAM	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de Estados que soliciten apoyo ✓ Número de Estados que activamente soliciten asistencia ✓ Número de Estados que reciban asistencia ✓ Número de Estados
	Para el 2022, todos los Estados contribuirán con información sobre riesgos de seguridad operacional, incluyendo los SPIs de sus SSP, a la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de Estados que contribuyen con información sobre riesgos de seguridad operacional a la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM ✓ Números de Estados que están compartiendo sus SPIs del SSP con a la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM ✓ Número de Estados que envían información sobre seguridad operacional a la OACI, RASG-PA, SRVSOP, ARCM y a otros Estados
	Para el 2022, todos los Estados que tengan un SOM+ y un SSP efectivo, liderarán activamente las actividades de gestión de riesgos de la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de Estados, con un SOM+ y un SSP efectivo que lideren las actividades de gestión de la seguridad operacional de la OACI, RASG-PA, SRVSOP y ARCM
expandir la utilización de los programas de la industria	Para el 2020, todos los proveedores de servicios utilizarán SPIs armonizados globalmente como parte de sus SMSs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de proveedores de servicios que utilicen métricas armonizadas globalmente para sus SPIs
	Para el 2022, aumentar el número de proveedores de servicios que participen en los correspondientes programas de evaluación de la industria reconocidos por la OACI	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de proveedores de servicios que participen en los correspondientes programas de evaluación de la industria reconocidos por la OACI
garantizar infraestructura apropiada en los servicios de navegación aérea y aeródromos para apoyar operaciones seguras.	Para el 2022, todos los Estados implementarán infraestructura básica de navegación aérea y aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Número de Estados que han implementado infraestructura básica de navegación aérea y aeropuertos

4.9. Plan de seguridad operacional del Estado

4.9.1. Para implantar las metas definidas para la mejora de la EI, implantación del SSP y la reducción de las tasas de accidentes, cada Estado desarrollará un plan de seguridad operacional. En este plan, el Estado definirá la política, directrices, objetivos, indicadores, metas y niveles de alerta, de conformidad con este plan, con el tamaño y complejidad, con las limitaciones (financieras, tecnológicas, políticas y reglamentarias), y con el rendimiento de seguridad de su propio sistema. El desarrollo dependerá del nivel de madurez en que se encuentre el Estado en relación a la implantación de un sistema de gestión de la seguridad operacional que engloba la integración de los ocho elementos críticos (CE) del sistema de supervisión de la seguridad operacional con las disposiciones del SSP.

4.9.2. El plan de seguridad operacional del Estado con sus partes correspondientes, será presentado a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI para propósitos de control y supervisión.

4.9.3. En el **Adjunto C** figura un modelo de plan de seguridad operacional del Estado

4.10. Seguimiento a los planes nacionales de seguridad operacional de los Estados

4.10.1. Para propósitos de seguimiento, se utilizarán las siguientes reuniones organizadas por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI:

- ✓ **Para la mejora y el mantenimiento de la EI.-** Reuniones anuales de Coordinadores Nacionales de Observación Continua (NCCM) y de Directores de Seguridad Operacional (DSO).
- ✓ **Para la implantación del SSP.-** Reuniones anuales de implantación del SSP de la Región SAM y de Directores de Seguridad Operacional (DSO).
- ✓ **Para evaluar el rendimiento de los indicadores y metas de las tasas de accidentes establecidas por la Región SAM en este plan.-** Reuniones anuales de Directores de seguridad operacional y del Comité Ejecutivo del ARCM.

4.10.2. Además de las reuniones organizadas por la Oficina Regional, los Estados también publicarán anualmente, como parte del SSP implantado, sus Informes de Seguridad Operacional (SSR) en los que detallarán el rendimiento alcanzado en el año, respecto a sus indicadores y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.

4.10.3. Los informes se publicarán en los tres primeros meses del próximo año, en la página web de la Oficina SAM, dedicada para el efecto.

4.10.4. En el **Adjunto D** se presenta un modelo de dicho informe.

4.11. Fuentes de datos e información de seguridad operacional

4.11.1. Entre las fuentes de datos e información de seguridad operacional que los Estados podrían consultar durante la planificación e implantación de sus planes nacionales de seguridad operacional están: iSTARS-3 y SIMS de OACI, fuentes de datos del RASG-PA, fuentes de datos de IATA, fuentes de datos del ARCM y sus propias fuentes de datos (SDCPS, bases de datos de seguridad operacional y plataformas ADREP/ECCAIRS).

ADJUNTO A

ANÁLISIS SOBRE EL RENDIMIENTO DE LA REGIÓN SAM EN EL MARCO DEL CMA DEL USOAP DURANTE EL PERÍODO NOVIEMBRE 2011 – JULIO 2018

1. Transición al enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP)

1.1 La transición de dos años hacia el CMA del USOAP tuvo lugar de 2011 a 2012 y el programa completo se lanzó el 1 de enero de 2013, tal como lo programó y aprobó el Consejo de la OACI durante su 197° período de sesiones, en noviembre de 2012. El plan de transición del CMA del USOAP comprendió varias actividades relacionadas con las comunicaciones con los Estados y las partes interesadas, la elaboración y lanzamiento del marco en línea (OLF) con sus múltiples instrumentos y módulos, la preparación de documentación y textos de orientación de apoyo, el perfeccionamiento del sistema de gestión de la calidad (QMS) del CMA del USOAP, la documentación relativa a los procesos y procedimientos, la capacitación de auditores y expertos, la realización de actividades *in situ* del CMA en los Estados y la creación y ampliación de acuerdos con los socios pertinentes para promover la coordinación y la cooperación.

1.2 Durante la transición, la OACI cambió su enfoque para generar constataciones relativas a las PQ en lugar de constataciones y recomendaciones (F&R). La OACI también modificó las fórmulas para calcular la implementación efectiva (EI), a fin de hacer más exacto el porcentaje de EI.

2. Actividades del CMA del USOAP en la Región SAM durante el período noviembre 2011 – julio 2018

2.1 Las actividades del CMA del USOAP en la Región SAM iniciaron en 2011. Hasta el 31 de julio de 2018, se han realizado 5 auditorías CMA, 15 ICVMs, 2 actividades de validación integrada (IVA) y 5 actividades de observación ex situ de acuerdo con la Tabla 1 de abajo.

Tabla 1 – Actividades del CMA del USOAP noviembre 2011 – Julio 2018

Años	Auditorías CMA	ICVMs	Actividad de validación integrada (IVA)	Actividades de observación ex situ
2011		Colombia		
2012		Ecuador: ICVM 1 Surinam		
2013	Bolivia	Argentina Venezuela		
2014	Perú	Uruguay: ICVM 1		Ecuador Uruguay
2015	Panamá	Ecuador: ICVM 2 Brasil		Brasil
2016		Uruguay: ICVM 2 Paraguay Bolivia Guyana		Paraguay
2017	Colombia	Chile Panamá	Uruguay (AGA) Chile (AIG)	
2018	Brasil (AIG)	Perú		Bolivia (MIR)
Total	05	15	2	5

2.2 En la *Tabla 2 - Resultados de las actividades del CMA/USOAP en la Región SAM, de noviembre 2011 a julio 2018*, se describen las actividades realizadas en cada Estado, los porcentajes de implementación efectiva (EI) logrados en cada actividad y los porcentajes finales de cada uno de ellos con los promedios generales.

**Tabla 2 – Resultados de las actividades del CMA/USOAP en la Región SAM
(Período noviembre 2011 – diciembre 2018)**

Estados	Últimas auditorías CSA	Auditorías CMA	ICVMs EI original	IVA	Actividad de validación ex situ	Total de mejora alcanzada	% de EI Actual / *Parcial
01. Argentina	2008: 77.5		2013: 86.3 (+8.8)			+ 9.07	86.57 (% Actualizado)
02. Bolivia	2008: 72.26	2013: 67.73 (-4.53)	2016: 86.22 (+18.49)		2018: 82.21 (-4.01)	+ 10.78	83.04
03. Brasil	2009: 85.75	2018: 94.72 (AIG) (-0.35)	2015: 95.07 (+7.47)		2015: 87.60 (+1.85)	+ 9.39	95.14
04. Chile	2008: 84.29		2017: 94.1 (+11.05)	2017: 94.65 (AIG)		+ 10.36	94.65
05. Colombia	2007: 63	2017: 74.38 (+11.38)	2011: 78.23 (+15.23)			+ 11.71	74.71 (% Actualizado)
06. Ecuador	2009: 55.40		2012: 67.80 (+12.40) 2015: 89.32 (+21.20)		2014: 68.12 (+00.32) (informe no disponible)	+ 34.85	90.25 (% Actualizado)
07. Guyana	2007: 44.21		2016: 64.4 (+20.19)			+ 21.01	65.22 (% Actualizado)
08. Panamá	2005: 85.79	2015: 36.58 (-49.21)	2017: 61.79 (+25.21)			- 23.37	62.42 (% Actualizado)
09. Paraguay	2009: 51.04		2016: 71.82 (+18.19)		2016: 53.63 (+2.59)	+ 20.29	71.33 (% Actualizado)
10. Perú	2007: 68.22	2014: 74.34 (+6.12)	2018: En validación			+ 6.59	74.81 (% Actualizado)
11. Surinam	2009: 50.7		2012: 60.3 (+7.71)			+ 9.33	60.03
12. Uruguay	2008: 41.49		2014: 57.88 (+16.39) 2016: 71.45 (+13.57)	2017: 71.37	2014 (informe no disponible)	+ 30.23	71.72 (% Actualizado)
13. Venezuela	2009: 82.1		2013: 93.00 (+11.03)			+ 11.41	93.51 (% Actualizado)
Promedios	66.28	- 9.76 por Auditoría	14.78 por ICVM	0.27 por actividad	0.18 por actividad	+ 12.447 (1.77)	78.725 (12.44)

2.3 En la tabla anterior se puede apreciar que el promedio general en los 7 años de análisis (noviembre 2011 – julio 2018) es de + **12.44 %** lo que indica que la Región SAM mejoró su EI en un porcentaje promedio de **1.77 %** anual.

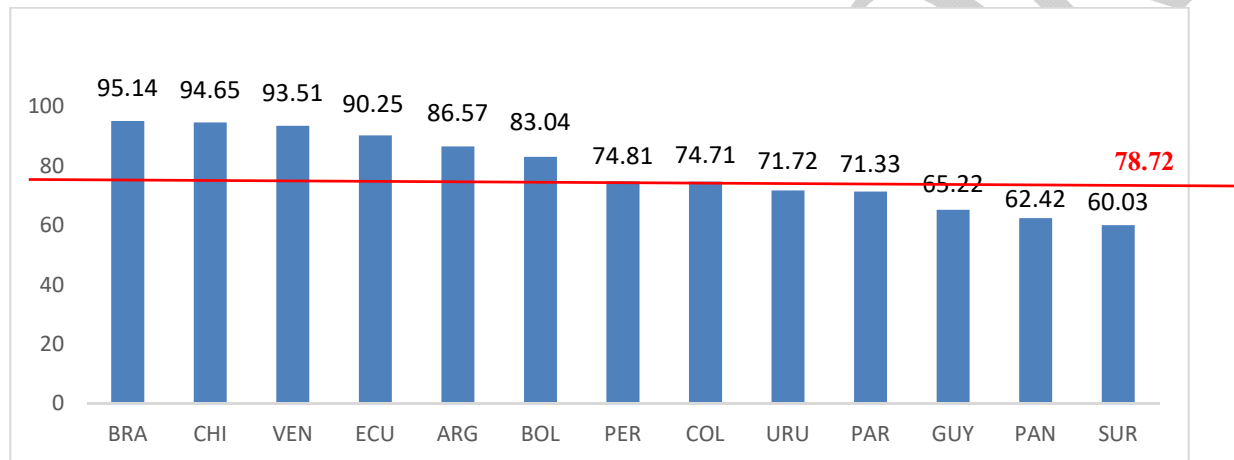
2.4 La implementación efectiva (EI) de 78.72 no considera todavía el resultado preliminar de la ICVM del Perú en virtud que al momento se encuentra en fase de validación.

3. Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP hasta julio 2018

3.1 La situación actual y el promedio general de los Estados SAM respecto a la implementación efectiva (EI) por área de auditoría se demuestran en la *Tabla 3 – Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP (Período noviembre 2011 – julio 2018)*.

3.2 De acuerdo con la Tabla 3, el promedio actual de EI de la Región SAM es de **78.72 %**.

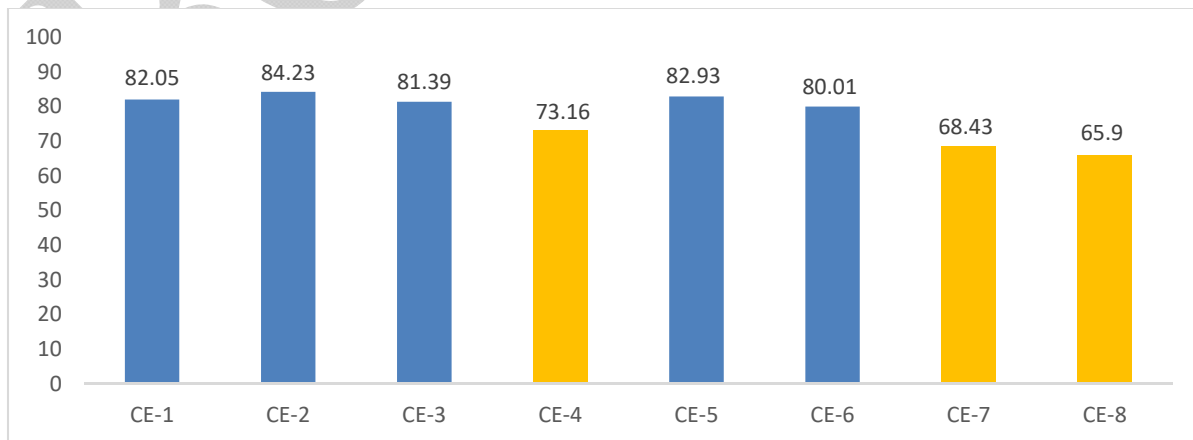
Tabla 3 – Situación actual de los Estados SAM en el CMA del USOAP (Período noviembre 2011 – julio 2018)



4. Implementación efectiva (EI) promedio de la Región SAM por elemento crítico (CE)

4.1 En la Tabla 4-1 – Implementación efectiva (EI) promedio de la Región SAM por CE, se puede apreciar la EI promedio de la Región SAM respecto a los ocho (8) elementos críticos (CEs) de un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional. Los CE 8, 7 y 4 son los que tienen el menor porcentaje de EI.

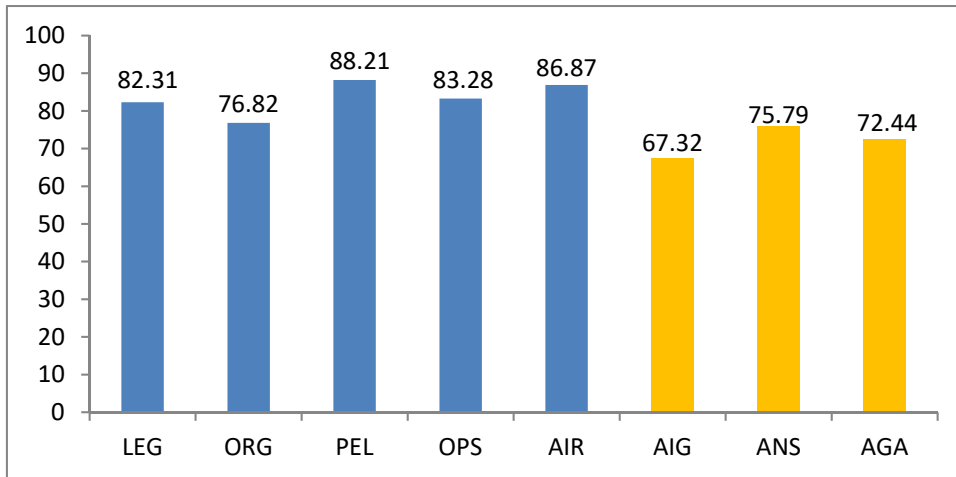
Tabla 4-1 - Implementación efectiva (EI) promedio de la Región SAM por CE



5. Implementación efectiva (EI) promedio de la Región SAM por áreas de auditoría

5.1 En la Tabla 5-1 – Implementación efectiva (EI) promedio de la Región SAM por áreas de auditoría, se puede apreciar la EI promedio de la Región SAM respecto a cada una de las áreas de auditoría del CMA del USOAP. Las áreas de auditoría de AIG, AGA y ANS son las que tienen el menor porcentaje de EI.

Tabla 5-1 - Implementación efectiva (EI) promedio por área de auditoría de la Región SAM



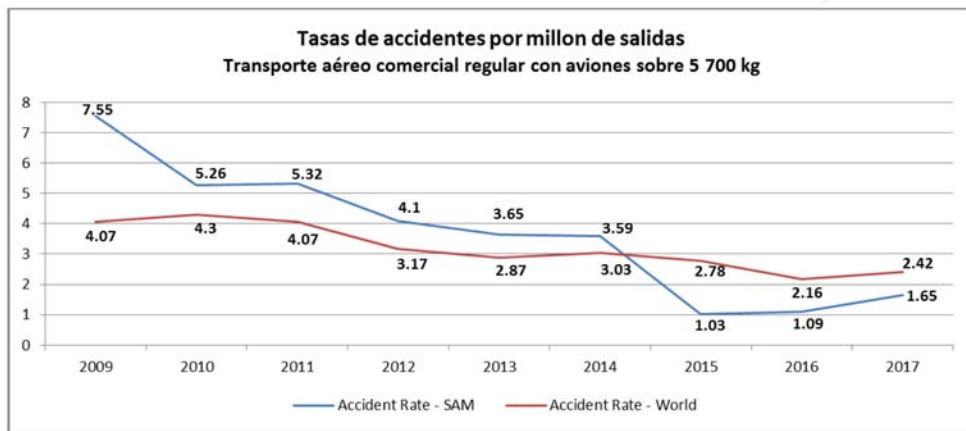
ADJUNTO B

ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES AÉREOS OCURRIDOS EN LA REGIÓN SAM

1. Análisis de los accidentes ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg durante el período 2009-2017

1.1 De acuerdo con la información que se presenta en la aplicación iSTARS-3 de OACI, La tasa de accidentes en Sudamérica para las operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 700 kg ha venido disminuyendo progresivamente a partir del 2009 hasta alcanzar en 2017, una tasa de **1.65** accidentes por cada 1.000.000 de salidas, muy por debajo de la tasa mundial de 2.42. Durante los años 2015, 2016 y 2017, la tasa de la Región SAM ha permanecido de manera consecutiva por debajo de la tasa mundial

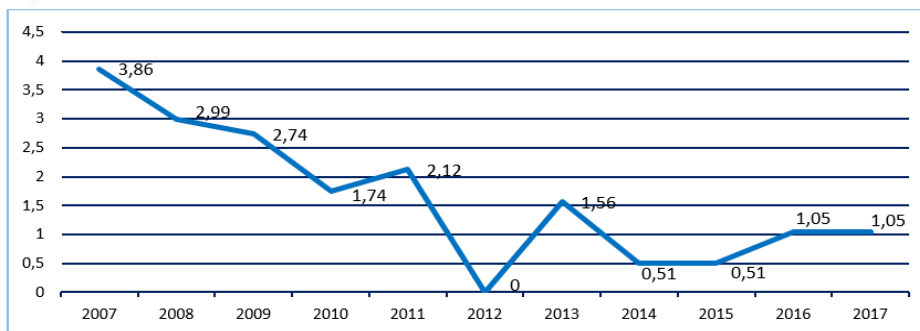
Tabla 1 – Tasa de accidentes en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5 7000 kg



2. Análisis de los accidentes por excursiones de pista (RE) ocurridos en la Región SAM en operaciones de transporte aéreo regular con aviones de más de 5 700 kg durante el período 2007-2017

2.1. En base a la información que se presenta en la aplicación iSTARS-3 de OACI, se pudo observar que a partir de 2007, la tasa de accidentes por RE muestra una disminución gradual, excepto en 2011 y 2013. En 2016 la tasa aumentó ligeramente y se mantiene estable durante el 2017.

Tabla 2 – Tasa de accidentes por RE en la Región SAM 2007-2017



ADJUNTO C

MODELO DEL CONTENIDO DEL PLAN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

CONTENIDO

El plan de seguridad operacional del Estado debería contener las siguientes secciones, como mínimo:

- a) Introducción;
- b) propósito del plan nacional, incluidos los enlaces al plan regional de seguridad operacional y el GASP;
- c) el enfoque estratégico del Estado para gestionar la seguridad operacional en la aviación civil, incluidos los objetivos, metas e indicadores nacionales de seguridad operacional;
- d) una descripción de los riesgos operacionales de seguridad operacional nacionales e iniciativas planificadas para abordarlos;
- e) una descripción de otros problemas de seguridad operacional, como los desafíos relacionados con la implementación del SSP y las iniciativas planificadas para abordarlos; y
- f) una descripción de cómo el Estado medirá el desempeño de la seguridad operacional para monitorear la implementación del plan

ADJUNTO D

MODELO DEL INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

CONTENIDO

Prefacio

1. Resumen ejecutivo
 - Estadísticas generales
 - Resumen sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional
1. Capítulo 1: Enfoque de la observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
 - 1.1 Avance en el completamiento del CAP
 - 1.2 Avance en la revisión de las preguntas del protocolo (PQs)
 - 1.3 Informe sobre alguna actividad realizada en el marco del CMA del USOAP
2. Capítulo 2: Sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3.175 kg
 - 2.1 Aviones
 - 2.2 Helicópteros
3. Capítulo 3: Sucesos en transporte aéreo comercial regular / no regular con aviones de 5 700 kg o menos y helicópteros de 3.175 kg o menos
 - 3.1 Aviones
 - 3.2 Helicópteros
4. Capítulo 4: Sucesos en operaciones que no son comerciales (aviación corporativa, aviación general, trabajos aéreos)
 - 4.1 Aviones
 - 4.2 Helicópteros
 - 4.3 Aeronaves pilotadas a distancia (RPA)
5. Capítulo 5: Sucesos en los servicios de navegación aérea y aeródromos
 - 5.1 Aviones
 - 5.2 Helicópteros
6. Capítulo 6: Sucesos con aeronaves pilotadas a distancia (RPA)
7. Capítulo 7: Sistemas de notificación
 - 7.1 Sistema de notificación obligatoria de seguridad operacional
 - 7.2 Sistema de notificación voluntaria de seguridad operacional
 - 7.3 Indicadores claves de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPIs)

8. Capítulo 8: Avance en los planes de mitigación para reducir las tasas de accidentes

8.1 Aviación comercial

8.2 Aviación que no es comercial

ADJUNTOS

Como sea aplicable

BORRADOR

ADJUNTO E

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Segunda edición – Gestión de la seguridad operacional
- Doc 9859, Tercera edición – Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)
- Doc 9917 – Séptima reunión del grupo de trabajo sobre pronósticos de las Regiones CAR/SAM
- Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) vigente
- Marco en línea del CMA del USOAP
- iSTARS-3 OACI

BORRADOR

ADJUNTO F

GLOSARIO

ADREP	Reporte de datos de accidentes e incidentes (Accident/Incident Data Reporting)
AGA	Aeródromos y ayudas terrestres
AIG	Investigación de accidentes e incidentes de aviación
AIR	Aeronavegabilidad
ALoSP	Nivel aceptable de rendimiento en material de seguridad operacional
ANC	Comisión de Aeronavegación
ANS	Servicios de navegación aérea
AOC	Certificado de explotador de servicios aéreos
ARCM	Mecanismo Regional de Cooperación AIG (de Sudamérica)
ATM	Gestión de tránsito aéreo
CAA	Autoridad de aviación civil
CAP	Plan de medidas correctivas
CAR	Región Centro América y Caribe
CE	Elementos críticos
CE-1	Legislación aeronáutica básica
CE-2	Reglamentos de explotación específicos
CE-3	Sistemas y funciones estatales
CE-4	Personal técnico cualificado
CE-5	Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional
CE-6	Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones
CE-7	Obligaciones de vigilancia
CE-8	Solución de problemas de seguridad operacional
CMA	Enfoque de observación continua
CRM	Gestión de los recursos de la tripulación
DGAC	Directores generales de aviación civil
DSO	Director de Seguridad Operacional
ECCAIRS	Centro de coordinación europeo para sistemas de información de accidentes e incidentes (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)
EI	Aplicación eficaz
ESC	Comité Ejecutivo Directivo
F&R	Constataciones y recomendaciones
FFHH	Factores humanos
FIR	Regiones de información de vuelo
GANP	Plan Mundial de Navegación Aérea
GAP	Brecha
GASP	Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación
GASPRG	Grupo sobre la hoja de ruta del Plan global de seguridad operacional de la aviación
GREPECAS	Grupo Regional de Planificación e Implementación CAR/SAM
HLSC	Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)
ICVM	Misión de validación coordinada de la OACI
INFRA	Factores de infraestructura
ISSG	Grupo sobre la estrategia de seguridad operacional de la industria

iSTARS	Sistema Integrado de Análisis y Reportes de Tendencias de Seguridad Operacional (Integrated Safety Trend Analysis and Reporting System)
LEG	Legislación aeronáutica básica y reglamentos de aviación civil
MET	Factores meteorológicos
NCMC	Coordinador nacional de observación continua
OLF	Marco en línea
OPS	Operaciones de aeronaves
ORG	Organización de la aviación civil
PEL	Otorgamiento de licencias al personal e instrucción
PQ	Preguntas del protocolo
QMS	Sistema de gestión de la calidad
RAAC	Reunión de autoridades de aviación civil
RAIO	Organización regional de investigación de accidentes e incidentes
RASG	Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación
RASG-PA	Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica
RE	Excursiones de pista
RPA	Aeronaves pilotadas a distancia
RSOO	Organización regional de supervisión de la seguridad operacional
SAM	Región Sudamericana
SAMSP	Plan de Seguridad Operacional de la Región Sudamericana
SARP	Normas y métodos recomendados
SD	Desviación estándar
SDCPS	Sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional
SMM	Manual de gestión de la seguridad operacional
SMP	Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SPI	Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional
SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
SSO	Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional
SSP	Programa Estatal de Seguridad Operacional
SSR	Informe de seguridad operacional del Estado
SWIM	Gestión de la información a escala del sistema
TBD	A ser definido
TEC	Factores técnicos
USOAP	Programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional