



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG, y presentación de resultados de reuniones de navegación aérea a nivel global, interregional e intrarregional

SEGUIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS PROYECTOS AGA DE GREPECAS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta a la Reunión los cambios propuestos y aprobados en GREPECAS/18 mediante DECISION GREPECAS18/18 al Programa de Aeródromos F, como resultado de los esfuerzos en conjunto de los coordinadores del Programa CAR/SAM para tomar los pasos para reevaluar la estrategia de los proyectos del Programa F, para alcanzar los objetivos propuestos bajo la metodología del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS), incluyendo el apoyo ofrecido por Estados Unidos y *Airports Council International – Latin America – Caribbean (ACI-LAC)*, siguiendo la *Conclusión PPRC/4-5*.

El detalle de los cambios en el proyecto para la Región SAM se presenta en el **Apéndice** a esta nota.

Referencias:

- Minuta de la Reunión sobre la revisión de la *Conclusión 4-5 de la Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/4)*, 14 de enero de 2017
- Informe de la reunión PPRC/4, julio de 2016
- Informe de la reunión GREPECAS/17, julio de 2014
- Informe de la reunión PPRC/2, julio de 2013
- Informe de la reunión GREPECAS/18, abril 2018

1. Antecedente

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

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

- *Proyecto CAR AGA F1 – Aerodrome certification improvements*
- *Proyecto CAR AGA F2 – Improvements to runway safety*
- *Proyecto SAM AGA F1 – Certificación de aeródromos*
- *Proyecto SAM AGA F2 – Mejoras de la seguridad operacional de pista*

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

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

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

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

2. Análisis

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

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

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

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

2.5 En virtud de la Conclusión PPRC/4-5, los Coordinadores del Proyecto F1 recomiendan unir los dos Proyectos F en uno y llamarlo **Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos**. Este nuevo proyecto incluiría nuevos objetivos y métricas. Las diversas tareas ya comprometidas en los pasados proyectos F1 y F2 se considerarán como tareas o sub-proyectos del Proyecto F1 en ambas Regiones.

2.6 La nueva propuesta de Proyectos unificados se presentó en GREPECAS/18. Durante la Reunión, cinco Estados (Brasil, Cuba, Estados Unidos, Panamá y Uruguay) utilizaron la palabra para mostrar su apoyo a las propuestas de decisión y conclusión, destacándose que la búsqueda de eficiencias en el área de AGA (que inició con 7 proyectos) va acorde a las realidades de la priorización de actividades para el lograr el objetivo esperado. El detalle de los cambios en el proyecto para la Región SAM se presenta en el **Apéndice** a esta Nota de Estudio.

2.7 Luego de evaluar los beneficios que traería la fusión de ambos proyectos, la Reunión adoptó la presente decisión:

DECISIÓN	
GREPECAS 18/18	FUSIONAR LOS PROYECTOS ACTUALES F1 Y F2 EN UN NUEVO PROYECTO F1
Que: Para ganar eficiencias, los Proyectos F1 y F2 del Programa de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) de GREPECAS se fusionarán en un sólo Proyecto F llamado “Proyecto de Implementación de Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos”	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Dado el poco avance de los esfuerzos anteriores y limitación de recursos (reportados en CRPP/4), se propuso la fusión de los proyectos para ganar eficiencias, dado que ambos Proyectos están estrechamente relacionados.	
Cuándo: GREPECAS/18	Estatus: Adoptada por GREPECAS/18
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:	

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

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

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

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

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

3.4 Durante GREPECAS/18 se hizo eco de lo enunciado en 3.3, presentando un proyecto de conclusión a la Reunión, la cual fue aprobada por la misma adoptando la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN GREPECAS 18/19		PLAN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS	
Que: Para apoyar y asistir de mejor manera a los Estados/Aeródromos en las Regiones CAR y SAM en el proceso de certificación de aeródromos, los Estados/Territorios CAR y SAM deberían enviar a su respectiva Oficina Regional de la OACI un Plan de 3 años para la certificación de sus aeródromos, tomando en cuenta su peso en el total de la Región.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para apoyar y asistir de mejor manera a los Estados/Aeródromos en las Regiones CAR y SAM en el proceso de certificación de aeródromos.			
Cuándo: 30 de agosto de 2018		Estatus: Adoptada por GREPECAS/18	
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:			

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota y su Apéndice; y
- b) acordar otras acciones que se consideren necesarias.

APÉNDICE

PROYECTO SEGURIDAD OPERACIONAL Y CERTIFICACION DE AERODROMOS – REGION SAM

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

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

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

¹ Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

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