



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana**

**QUINTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE NAVEGACIÓN  
AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL  
DE LA REGIÓN SAM**

**INFORME FINAL**

**Lima, Perú, 20 al 22 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.*

## ÍNDICE

|       |   |       |
|-------|---|-------|
| i -   | Índice .....  | i-1   |
| ii -  | Reseña de la reunión .....  | ii-1  |
|       | Lugar y duración de la reunión .....  | ii-1  |
|       | Ceremonia inaugural y otros asuntos .....   | ii-1  |
|       | Horario, organización, métodos de trabajo, oficiales y Secretaría.....                  | ii-1  |
|       | Idiomas de trabajo.....   | ii-1  |
|       | Agenda .....  | ii-2  |
|       | Asistencia.....   | ii-2  |
|       | Lista de conclusiones y recomendaciones.....  | ii-2  |
| iii - | Lista de Participantes .....  | iii-1 |
|       |   |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día .....                                     | 1-1   |
|       | <b>Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea</b>               |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día .....                                     | 2-1   |
|       | <b>Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional</b>          |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día .....                                     | 3-1   |
|       | <b>Preparatoria para la Décimo-tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13)</b> |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día .....                                     | 4-1   |
|       | <b>Seguimiento de las actividades del GREPECAS y RASG-PA</b>                            |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día .....                                     | 5-1   |
|       | <b>Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM</b>        |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día .....                                     | 6-1   |
|       | <b>Otros asuntos</b>  |       |



## **RESEÑA DE LA REUNIÓN**

### **ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN**

La Quinta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM, se celebró en las instalaciones de la Oficina Regional de la OACI en Lima, Perú, del 20 al 22 de agosto de 2018.

### **ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS**

El señor Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, saludó a los participantes y les reiteró su agradecimiento por el continuo apoyo a las actividades emprendidas a escala regional por la Oficina Regional Sudamericana, así como a las autoridades de aeronáutica civil de la Región Sudamericana de la OACI por el continuo soporte. Asimismo, destacó el rendimiento que ha tenido la Región SAM en el CMA del USOAP y en los diferentes proyectos emprendidos en la Región.

### **ii-3 HORARIO, ORGANIZACIÓN, MÉTODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA**

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 15:00 horas, con adecuadas pausas. Se adoptó la modalidad de trabajo como comité único y grupos de trabajo.

El señor Marcos Revetria, delegado de Uruguay, fue elegido como Presidente de la Reunión, y el señor Roque Díaz Estigarribia, delegado de Paraguay, fue elegido Vice-Presidente.

La Reunión tuvo dos Secretarios: El señor Marcelo Ureña, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Regional Sudamericana de Lima, para la parte de Seguridad Operacional, y el señor Jorge Armoa, Oficial Regional de Gestión de Información Aeronáutica y Meteorología de la Oficina Regional de Lima, para la parte de Navegación Aérea.

Del mismo modo, la Secretaría contó con el apoyo de los Oficiales de la Oficina Regional de Lima, señora Verónica Chávez, Oficial de Asistencia Técnica, señor Fabio Salvatierra, Oficial Regional AGA, señor Fernando Hermoza, Oficial Regional ATM/SAR, señor Javier Puente, Oficial Regional FLS/2, señor Francisco Almeida, Oficial Regional CNS, y señor Roberto Sosa, Oficial Regional ANS/FLS.

### **ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO**

El idioma de trabajo fue el español con traducción simultánea al inglés. La documentación de la Reunión fue presentada en ambos idiomas.

## ii-5 **AGENDA**

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Cuestión 1 del Orden del Día: | Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea               |
| Cuestión 2 del Orden del Día: | Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional          |
| Cuestión 3 del Orden del Día: | Preparatoria para la Décimo–tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) |
| Cuestión 4 del Orden del Día: | Seguimiento de las actividades del GREPECAS y RASG-PA                            |
| Cuestión 5 del Orden del Día: | Plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM        |
| Cuestión 6 del Orden del Día: | Otros asuntos  |

## ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 45 participantes de 9 Estados de la Región SAM (Bolivia, Brasil, Chile, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) incluyendo un representante de EASA y a los Oficiales de OACI. La lista de participantes aparece en la Página iii-1.

## ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

| No.       | Título de Conclusión  | Página |
|-----------|---|--------|
| ANFS/5-01 | MECANISMO PARA ARTICULAR ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA Y CAPACITACIÓN ENTRE ESTADOS SAM EN MATERIAS DE IMPLANTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA | 1-9    |

| No.       | Título de Recomendación                                     | Página |
|-----------|---|--------|
| ANFS/5-02 | PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN LAS ACTIVIDADES DEL RAGS-PA | 4-2    |

| <b>No.</b> | <b>Título de Decisión</b>   | <b>Página</b> |
|------------|---|---------------|
| ANFS/5-03  | PLAN DE SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO DE LA REGIÓN SUDAMERICANA - PLAN SAM | 5-2           |

**LISTA DE PARTICIPANTES****BOLIVIA**

Eric Piérola Miranda  
Jefe Regional DGAC - Cochabamba  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Av. Arce 2631, Edif. Multicine Piso # 9  
La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia

Tel: +591 73787774  
E-mail: [epierola@dgac.gob.bo](mailto:epierola@dgac.gob.bo)

Walter Jorge Olivera  
Director de Navegación Aérea  
Dirección General de Aeronáutica Civil  
Edificio Multicine Piso # 9 Av. Arce # 2631  
La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia

Tel: + 591 6821 3238  
E-mail: [wolivera@dgac.gob.bo](mailto:wolivera@dgac.gob.bo)

**BRASIL**

Jeferson Domingues de Freitas  
Director General  
DECEA  
Av. General Justo 160 – 5o andar  
Rio de Janeiro – RJ – Centro – CEP 20021-130  
Brasil

Tel: + 5521 2101 6200  
E-mail: [dominguesjds@decea.gov.br](mailto:dominguesjds@decea.gov.br)

Marcelo Moraes de Oliveira  
Secretario Ejecutivo  
CERNAI/DECEA  
Av. Marechal Câmara 233 – 12º andar  
Río de Janeiro – RJ – Centro – CEP 20020-080  
Brasil

Tel: + 5521 2101 6680  
E-mail: [moraesmmo@decea.gov.br](mailto:moraesmmo@decea.gov.br)

Sergio Roberto Rodrigues Silva  
Jefe de la Asesoría de Seguridad Operacional  
DECEA  
Av. General Justo 160 – 2º andar  
Rio de Janeiro – RJ – Centro – CEP 20021-130  
Brasil

Tel: + 5521 2101 6605  
E-mail: [rodriguessrrs@decea.gov.br](mailto:rodriguessrrs@decea.gov.br)

Ary Rodrigues Bertolino  
Jefe de la Subdirección de Operaciones  
DECEA  
Av. General Justo 160 – 2º andar  
Rio de Janeiro – RJ – Centro – CEP 20021-130  
Brasil

Tel: + 5521 2101 6241  
E-mail: [bertolinoarb@decea.gov.br](mailto:bertolinoarb@decea.gov.br)



Helio Paes de Barros  
Director  
ANAC  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5561  
E-mail: [paes.barros@anac.gov.br](mailto:paes.barros@anac.gov.br)

Daniel Ramos Longo  
Jefe de Asesoría Internacional  
ANAC  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3º andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5561 3314 4515  
E-mail: [daniel.longo@anac.gov.br](mailto:daniel.longo@anac.gov.br)

Mauricio Barroso de Siqueira  
Vice Presidente IDS  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5511 986130020  
E-mail: [m.siqueira@idscorporation.com](mailto:m.siqueira@idscorporation.com)

José Bahia Soares  
IDS  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5521 981110690  
E-mail: [jbahia@hotmail.com](mailto:jbahia@hotmail.com)

Delfim Ossamu Miyamaru  
Director ATECH  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 551131034607  
E-mail: [delfim@atech.com.br](mailto:delfim@atech.com.br)

Carlos Eduardo Ribeiro  
ATECH  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5511976355410  
E-mail: [ceduardo@atech.com.br](mailto:ceduardo@atech.com.br)

Luiz Carlos Dos Santos Moreira  
Saipher ATC  
Edifício Parque Cidade Corpórate  
Torre A – 3o andar  
Brasília DF - CEP 70.308.200  
Brasil

Tel: + 5512 39334080  
E-mail: [luiz.moreira@saipher.com.br](mailto:luiz.moreira@saipher.com.br)

**CHILE**

Germán A. Olave  
Director de Navegación Aérea  
Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC)  
Miguel Claro 1314  
Providencia, Santiago, Chile

Tel: +56 22 439 2515  
E-mail: [german.olave@dgac.gob.cl](mailto:german.olave@dgac.gob.cl)

César A. Mac-Namara  
Director de Seguridad Operacional  
Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC)  
Miguel Claro 1314  
Providencia, Santiago, Chile

Tel: + 56 22 439 2498  
E-mail: [cesar.macnamara@dgac.gob.cl](mailto:cesar.macnamara@dgac.gob.cl)

Alonso H. Lefno  
Director de Prevención de Accidentes  
Dirección General Aeronáutica Civil (DGAC)  
Miguel Claro 1314  
Providencia, Santiago, Chile

Tel: + 56 22 439 2376  
E-mail: [alefno@dgac.gob.cl](mailto:alefno@dgac.gob.cl)

**GUYANA**

Rickford Samaroo  
Director ANS  
Guyana Civil Aviation Authority  
Control Tower, Cheddi Jagan Int'l Airport  
Georgetown, Guyana

Tel: +592 261 2217  
E-mail: [rsamaroo@gcaa-gy.org](mailto:rsamaroo@gcaa-gy.org)

Christopher Kirkcaldy  
Director, Aviation Safety Regulations  
Guyana Civil Aviation Authority  
73 High Street, Kingston  
Georgetown, Guyana

Tel: +592 608 32221  
E-mail: [ckirkcaldy@gcaa-gy.org](mailto:ckirkcaldy@gcaa-gy.org)

**PANAMÁ**

Flor Eneida Silvera Cardales  
Directora de Navegación Aérea  
Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AACP)  
Albrook, Edificio 646  
Ciudad de Panamá, República de Panamá

Tel: +507 6982 1215  
E-mail: [fsilvera@aeronautica.gob.pa](mailto:fsilvera@aeronautica.gob.pa)

Ivette Iturrado González  
Jefe de Vigilancia y Seguridad Operacional de ANS  
Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AACP)  
Albrook, Edificio 646  
Ciudad de Panamá, República de Panamá

Tel: +507 315 9898  
E-mail: [ivettei@aeronautica.gob.pa](mailto:ivettei@aeronautica.gob.pa)

Germinal Sarasqueta Oller  
Embajador de Panamá ante el Consejo de la OACI  
ICAO  
Montreal

Tel: +438 923 4004  
E-mail: [gsarasqueta@icao.int](mailto:gsarasqueta@icao.int)

## PARAGUAY

Roque Díaz Estigarribia  
Director de Aeronáutica  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)  
Mariscal López 1164  
Edificio Ministerio de Defensa  
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 210628  
E-mail: [dac@dinac.gov.py](mailto:dac@dinac.gov.py)

Hernán Jhonny Colman Quintana  
Coordinador – Unidad Vigilancia de la Seguridad  
Operacional  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)  
Mariscal López 1164  
Edificio Ministerio de Defensa  
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 3267949  
E-mail: [hc\\_dac@dinac.gov.py](mailto:hc_dac@dinac.gov.py)

Guillermo Bonetto  
Sub-Director de Normas de Vuelo  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)  
Mariscal López 1164  
Edificio Ministerio de Defensa  
Asunción, Paraguay

Tel: +595 9 8183 4630  
E-mail: [gbonetto@dinac.gov.py](mailto:gbonetto@dinac.gov.py)

Tomás Yentzch  
Subdirector de Navegación Aérea  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)  
Mariscal López 1164  
Edificio Ministerio de Defensa  
Asunción, Paraguay

Tel: +595 9 8153 5886  
E-mail: [tayi68@hotmail.com](mailto:tayi68@hotmail.com)

Hugo Antonio Zalazar Martínez  
Unidad de Seguimiento y Vigilancia-DAC  
Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)  
Mariscal López 1164  
Edificio Ministerio de Defensa  
Asunción, Paraguay

Tel: +595 21 223130 Int. 5156  
E-mail: [svgsgc@dinac.gov.py](mailto:svgsgc@dinac.gov.py);  
[zalazarh@hotmail.com](mailto:zalazarh@hotmail.com)

## PERÚ

Paulo Vila  
Coordinador Técnico de Navegación Aérea  
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)  
Jr. Zorritos 1203  
Lima, Perú

Tel: +511 6157880  
E-mail: [pvila@mtc.gob.pe](mailto:pvila@mtc.gob.pe)

Verónica Pajuelo  
Abogada  
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)  
Jr. Zorritos 1203  
Lima, Perú

Tel: +511 6157800 anexo 7730  
E-mail: [vpajuelo2@gmail.com](mailto:vpajuelo2@gmail.com)

Fernando Torres Argomedo  
Coordinador Técnico Sistemas Integrados  
de Gestión  
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)  
Jr. Zorritos 1203  
Lima, Perú

Tel: +511 6157800 anexo 1307  
E-mail: [ftorres@mtc.gob.pe](mailto:ftorres@mtc.gob.pe)

Eliseo Salcedo  
Inspector de Seguridad Operacional  
Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)  
Jr. Zorritos 1203  
Lima, Perú

Tel: +511 6157800 anexo 1515  
E-mail: [esalcedo@mtc.gob.pe](mailto:esalcedo@mtc.gob.pe)

## URUGUAY

Pedro Cardeillac  
Director de Navegación Aérea  
Dirección Nacional de Aviación Civil  
Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)  
Wilson Ferreira Aldunate 5519  
Canelones, Uruguay

Tel: +598 2 604 0408  
E-mail: [pcardeillac@dinacia.gub.uy](mailto:pcardeillac@dinacia.gub.uy)

Marcos Revetria  
Director de Seguridad Operacional  
Dirección Nacional de Aviación Civil  
Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)  
Wilson Ferreira Aldunate 5519  
Canelones, Uruguay

Tel: +598 2 604 0408  
E-mail: [mrevetria@dinacia.gub.uy](mailto:mrevetria@dinacia.gub.uy)

## VENEZUELA

Carlos Alberto Millán Yaguaracuto  
Director de los Servicios de la Navegación Aérea  
Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)  
Torre Británica - Altamira  
Caracas, Venezuela

Tel1: + 58 212 277 4670 y/o 4411  
Tel2: + 58 416 609 1705  
E-mail: [carlos.millan@inac.gob.ve](mailto:carlos.millan@inac.gob.ve)

Carlos Mata Sosa  
Gerente General de Seguridad Aeronáutica  
Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)  
Torre Británica - Altamira  
Caracas, Venezuela

Tel1: + 58 212 277 4670 y/o 4411  
Tel2: + 58 412 3337369  
E-mail: [carlos.mata@inac.gob.ve](mailto:carlos.mata@inac.gob.ve)

Willy Rojas  
Tecnico Administrativo II  
Oficina Relaciones Internacionales  
Gerencia de Relaciones con la OACI  
Instituto Nacional de Aeronáutica (INAC)  
Torre Británica - Altamira  
Caracas, Venezuela

Tel: + 58 212 277 4670 y/o 4411  
E-mail: [willy.rojas@inac.gob.ve](mailto:willy.rojas@inac.gob.ve)

## EASA

Juan de Mata Morales López  
Director Regional para Latino América  
Postfach 10 12 53  
50452 Colonia  
Alemania

Tel: + 49 221 8999 05048  
E-mail: [juan.morales@easa.europa.eu](mailto:juan.morales@easa.europa.eu)

## OACI / ICAO

Marcelo Ureña  
Oficial Regional FLS  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686  
Fax: +511 611-8689  
E-mail: [murena@icao.int](mailto:murena@icao.int)

Verónica Chávez  
Oficial Regional TAO  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686  
Fax: +511 611-8689  
E-mail: [vchavez@icao.int](mailto:vchavez@icao.int)

Jorge Armoa  
Oficial Regional AIM-MET  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +511 611-8686  
Fax: +511 611-8689  
E-mail: [jarmoa@icao.int](mailto:jarmoa@icao.int)

Fabio Salvatierra  
Oficial Regional AGA  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611 8686  
E-mail: [fsalvatierra@icao.int](mailto:fsalvatierra@icao.int)

Fernando Hermoza Hübner  
Oficial Regional ATM/SAR  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611-8686  
E-mail: [fhermoza@icao.int](mailto:fhermoza@icao.int)

Javier Puente  
Oficial Regional FLS 2  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611 8686  
E-mail: [jpuente@icao.int](mailto:jpuente@icao.int)

Francisco Almeida  
Oficial Regional CNS  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611 8686  
E-mail: [falmeida@icao.int](mailto:falmeida@icao.int)

Roberto Sosa España  
Oficial Regional ANS/SFTY  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611 8686  
E-mail: [rsosa@icao.int](mailto:rsosa@icao.int)

Alexandre Prado  
Especialista AIG  
Oficina Regional Sudamericana  
Av. Víctor Andrés Belaúnde No.147  
Centro Empresarial Real, Vía Principal No.102  
Edificio Real 4, Piso 4, San Isidro  
Lima 27, Perú

Tel: +51 1 611 8686  
E-mail: [aprado@icao.int](mailto:aprado@icao.int)

## **Cuestión 1 del Orden del Día: Seguimiento de implantación de las prioridades de navegación aérea**

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión analizó las siguientes notas de estudio presentadas por la Secretaría: NE/02 - *Seguimiento de las metas de implantación sobre el PBN*; NE/03 - *Proyecto ATFM (ASBU: B0-SEQ, B0-FRTO, B0-NOPS y B0-ACDM)*; NE/04 - *Seguimiento de las metas de implantación sobre el AIM*; NE/05 - *Seguimiento de la implantación de la interconexión AMHS y redes nacionales IP*; NE/06 - *Seguimiento a la implantación de la interconexión AIDC*; y NE/07 - *Seguimiento de las metas de implantación del área MET*.

### **Implantación PBN**

1.2 En seguimiento a las Decisiones 16/45 y 16/47 del GREPECAS, el Programa “*Navegación Basada en la Performance (PBN)*” se estructuró con los siguientes proyectos asociados:

- a) Proyecto A1; Implantación operacional PBN; y
- b) Proyecto A2; Sistemas de navegación aérea en apoyo de la PBN.

La descripción de las actividades de estos Proyectos se muestra en los **Apéndices A<sup>1</sup> y B<sup>2</sup>** a esta parte del Informe.

1.3 La Reunión fue informada que el GREPECAS/18 remarcó la necesidad de lograr una mayor coordinación de los esfuerzos y proyectos entre las Regiones CAR y SAM, por lo que se acordó con base a la recomendación de la Secretaría de que ambos grupos (RASG-PA y GREPECAS) implementen un enfoque de gestión de proyectos común.

1.4 En el mismo sentido, en la reunión SAM/IG/21 se presentó una propuesta de actualización del proyecto PBN SAM, que tiene como objetivo aplicar técnicas de gestión e incorporar indicadores de desempeño. El borrador del nuevo proyecto tiene tres ejes principales: Planes Nacionales de Implementación PBN, implementación de las versiones de la red de rutas y la implementación PBN en las principales TMAs de la Región SAM, incluyendo las rutas normalizadas SID/STAR que se requieran. Además de los tres ejes mencionados, el proyecto propuesto incluye los siguientes elementos optimizadores (iniciativas): Coordinación entre los proyectos CAR y SAM, Indicadores de Performance y la optimización de la separación longitudinal entre aeronaves para transferencias entre ACCs.

1.5 La implantación PBN en ruta es abordada en las reuniones para la Optimización de la Red de Rutas ATS (ATSRO), en base a versiones de la red de rutas, a fin de garantizar siempre la mejor estructura posible del espacio aéreo dentro de un concepto de desarrollo integrado.

1.6 El 16 de agosto de 2018, se emitieron las publicaciones de información aeronáutica para la implantación efectiva de veinticuatro propuestas de la Versión 4, a partir del 11 de octubre, conforme se acordaron en la reunión ATSRO/9 (16 - 20 de julio de 2018), con lo cual se intensifica la utilización de la RNAV-5 en el espacio aéreo regional e interregional.

1.7 Respecto a los avances de la implantación PBN para espacios aéreos TMA, se reseñó los avances obtenidos en el año 2017 en Argentina, Brasil, Colombia y Paraguay.

---

<sup>1</sup> Apéndice A de ANFS/5 - NE/02

<sup>2</sup> Apéndice B de ANFS/5 - NE/02

1.8 Un aspecto relevante es la inversión realizada en la capacitación en el área PANS-OPS para el personal de las administraciones de Argentina, Bolivia, Ecuador, Guyana, Perú y Uruguay. En la Región se está revirtiendo, progresivamente, la falta de diseñadores en PANS-OPS.

1.9 De otra parte, el 93% de Estados SAM han presentado sus Planes de Acción para el rediseño con base a la PBN en sus espacios aéreos seleccionados. El detalle de las fechas tentativas de implantación se muestra en el Informe de la reunión SAM/IG/20 en el siguiente link:

[https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SAMIG20/SAMIG20\\_Informe%20final.pdf](https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SAMIG20/SAMIG20_Informe%20final.pdf)

1.10 Considerando las implantaciones recientes de Argentina, Brasil, Colombia y Paraguay se alcanza, al 12 de octubre de 2017, una implantación de SIDs/STARs PBN del 72.9%. La meta de la Declaración de Bogotá del 60%, ya está cumplida.

1.11 Asociados con los diseños de procedimientos de llegadas y salidas se encuentra la aplicación de métodos de CDO y CCO, los cuales han alcanzado los siguientes porcentajes de implantación: CDO 34% y CCO 26%.

1.12 De acuerdo a la Resolución A37-11 en referencia a la implantación de aproximaciones PBN, los Estados mantienen esfuerzos para lograr la meta del 100% que se esperaba alcanzar en 2016. A la fecha, se ha llegado a una implantación del 78.6%.

1.13 Guyana informó que ha realizado diseños RNAV para rutas normalizadas SID y STAR; sin embargo, requieren asistencia para revisión de estos procedimientos. La Secretaría tomó nota para coordinar el apoyo de expertos PANS-OPS de la Región, para asistir, según sea viable, a Guyana en estas actividades.

1.14 A su vez, Panamá indicó que el proyecto de optimización del espacio aéreo del TMA Panamá será diferido para el año 2019, debido a temas administrativos vinculados al requerimiento de una Consultoría. Considerando que Panamá estaría recibiendo asistencia de Brasil para implantación de una FMP en Tocumen (ver párrafos más adelante sobre presentación de DECEA vinculada a la ejecución de asistencia técnica entre Estados), se resaltó que se debería considerar la situación del TMA Panamá y los aspectos de capacidad de dicho espacio aéreo, de forma que se evite implantar medidas ATFM con impacto significativo en los usuarios.

1.15 Venezuela reseñó los avances en la optimización de su espacio, remarcando las coordinaciones que se llevan a cabo con Estados CAR para mejorar la separación longitudinal y la reciente publicación de nuevas rutas RNAV-5 regionales en FIR Maiquetía, consideradas en la Versión 4 de la ATSRO.

1.16 Respecto a la transición de la nomenclatura RNAV a RNP en las cartas de aproximación, se mencionó que en la semana del 24 de setiembre de 2018, el Taller PANS-OPS/3 de la Región SAM abordará la planificación inicial de estas actividades.

1.17 En cuanto a la optimización regional de la separación longitudinal mínima para transferencias entre ACC, se reseñó que en noviembre de 2017 se realizó un Taller en la Oficina Regional SAM, donde se propuso un Plan de Acción para impulsar la reducción de 40 a 20 NM, y se coordinó la firma y aplicación efectiva de Cartas de Acuerdo entre Estados para consolidar la separación de 40 NM. En ese contexto, Brasil ha iniciado la aplicación normalizada de la separación de 20 NM para las aeronaves que ingresan a sus FIR. El sumario de los resultados de este Taller se muestra en el siguiente link:



[https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation\\_ES.aspx?m=2017-OPTSEPLONG](https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2017-OPTSEPLONG)

1.18 Respecto a las actividades del Proyecto A2: *Sistemas de Navegación Aérea en apoyo de la PBN*, Brasil informó que siguen sin resolverse las cuestiones referidas al comportamiento de la ionosfera, conforme al resultado de estudios que se realizan con el apoyo de entidades universitarias. Se indicó que estos resultados serán remitidos a la Oficina Regional SAM en breve. En ese sentido, dicho Estado ha decidido suspender la certificación del sistema Honeywell SL4000; no obstante, continuarán los estudios con respecto al comportamiento de la ionosfera en bajas latitudes.

### **Implantación ATFM**

1.19 En seguimiento a las Decisiones 16/45 y 16/47 del GREPECAS para la Región SAM, el Programa ATFM se estructuró asociado al proyecto B1: *Mejorar el equilibrio entre demanda y capacidad*. La descripción de las actividades del Proyecto se muestra en el **Apéndice C<sup>3</sup>** a esta parte del Informe.

1.20 La Reunión tomó nota que los logros en relación a la implantación ATFM aún no se consolidan en la Región, a pesar del esfuerzo realizado por los Estados y el Proyecto RLA/06/901, elaborando y desarrollando material de orientación y facilitando los cursos de capacitación ATFM.

1.21 Para analizar el cumplimiento de las metas ATFM, conforme a las metas de la Declaración de Bogotá, se han tomado los siguientes indicadores:

- a) Porcentaje de Estados que han efectuado los cálculos de capacidad de pista y sectores ATC.
- b) Porcentaje de Estados que tienen implantada la ATFM en Unidades de Gestión de Flujo (FMU) o en Puestos de Gestión de Flujo (FMP).

1.22 El 85% de los Estados de la Región han realizado cálculos de capacidad de pista, como tarea previa a la implantación. Respecto a los cálculos de sectores ATC, se informó que éstos se han realizado en nueve Estados de la Región, es decir el 64% han realizado dichos cálculos.

1.23 Con respecto a la métrica de implantación de unidades de flujo para cada FIR o en el ACC principal, con la implantación del servicio ATFM de Argentina, en mayo de 2018, se obtiene en la Región un 71% de implantación ATFM (avance de 7% respecto a mayo 2017), según el siguiente cuadro:

| Mayo 2018<br>71% | ARG | BOL | BRA | CHI | COL | FGY | ECU | GUY | PAN | PAR | PER | SUR | URU | VEN |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|                  | SI  | NO  | SI  | SI  | SI  | NO  | SI  | NO  | SI  | SI  | SI  | NO  | SI  | SI  |

### **Porcentaje de Estados que tienen implantada la ATFM en unidades/puestos de Gestión (FMU/FMP) para cada FIR o en el ACC principal**

<sup>3</sup> Apéndice A de ANFS/5 - NE/03

1.24 Respecto a la función operativa de las FMU/FMP se percibe que las unidades de Brasil, Colombia, Perú, Chile y Argentina, están desarrollando el servicio ATFM en base al Doc. 9971 y, debido al aumento de operaciones aéreas y crecimiento general de la industria en esos Estados, vienen abordando la aplicación de iniciativas ATFM y la gestión de la capacidad para mitigar los desbalances entre demanda/capacidad, que pueden ser acentuados por factores temporales o permanentes.

1.25 En el caso de las otras dependencias de la Región, se puede establecer que están más enfocados a la coordinación de elementos ATFM, operando de modo asociado con su ACC, y generan el apoyo a requerimientos de flujo de los ACC adyacentes.

1.26 A mayo de 2018, se ha observado en la Región SAM una disminución significativa de los NOTAM de control de flujo que estaban afectando la eficiencia de los vuelos (efecto dominó), sobretodo en rutas del área del Océano Pacífico.

1.27 El texto del Concepto Operacional para la Gestión de la Afluencia del Tránsito para las Regiones Caribe y Sudamérica (CONOPS ATFM) se refiere a la Versión 1.2, fechado junio de 2007, es decir que el mencionado documento necesita incorporar las guías y mejoras de la Tercera Edición 2018 del Doc. 9971 y se vienen coordinando tareas conjuntas en las Oficinas NACC y SAM para dicha actualización.

1.28 Se informó sobre el Seminario de Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo - ATFM para la Región Sudamericana (ATFM/SAM) que se llevó cabo del 11 al 15 de junio de 2018. Participaron 11 Estados y expertos de LATAM-IATA. La información completa y el material didáctico de este evento se encuentra en el siguiente link web:

[https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation\\_ES.aspx?m=2018-ATFM](https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/MeetingsDocumentation_ES.aspx?m=2018-ATFM)

1.29 Guyana indicó que está desarrollando reglamentos y procedimientos respecto al servicio ATFM y al cálculo de capacidad. Asimismo, comunicó que recientemente el ACC Piarco, en límite común con FIR Georgetown, implantó medidas de control de flujo que originaron la necesidad de coordinar medidas de re-enrutamiento, en coordinación con ACC de Maiquetia.

1.30 Brasil, remarcó la necesidad de establecer una estrategia de colaboración para la implantación ATFM en la Región, de forma que se evite la dispersión de esfuerzos (ver párrafos más adelante sobre presentación de DECEA vinculada a la ejecución de asistencia técnica entre Estados).

1.31 Perú, resaltó la importancia de establecer y/o mantener las cartas de acuerdo ATFM entre los Estados SAM para acentuar las actividades y la colaboración regional. A la vez informó que sigue desarrollando el servicio ATFM y que existen planes para instalar sistemas y equipamiento para la DGAC y el proveedor ANS, durante el 2019.

1.32 EASA expresó a la Reunión su interés en extender sus proyectos de asistencia con la Región SAM en el campo ATFM, y remarcó que Europa tiene una experiencia importante a través del centro CFMU, y puede compartir buenas prácticas con la Región.

## ***AIDC***

1.33 La Reunión fue informada de los avances en la implantación de interconexiones AIDC operacionales. El 16 de agosto de 2018, pasaron de la fase pre-operacional para operacional las interconexiones AIDC entre el ACC Iquique – ACC Lima y ACC Guayaquil – ACC Lima. La interconexión AIDC entre ACC Bogotá – ACC Lima debería pasar a operacional el 16 de agosto de 2018, pero sigue pendiente por cuestiones operacionales en Bogotá. Las interconexiones AIDC entre ACC Bogotá – ACC Guayaquil y ACC Cali – ACC Guayaquil pasarían a la fase pre-operacional el 1 de agosto de 2018 y operacional el 1 de octubre de 2018.

## ***Implantación de la interconexión AMHS***

1.34 La Reunión fue informada sobre el progreso en la implantación de la interconexión AMHS, notándose que todos los Estados de la Región SAM lograron registrar sus operadores externos en el Centro de Gestión de Mensajería AMHS (AMC) de EUROCONTROL.

1.35 La Reunión tomó nota que se realizó el curso avanzado de AMHS en el periodo del 06 al 10 de agosto de 2018 en Santiago de Chile, con participación de representantes de Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Surinam, Trinidad & Tabago, Uruguay y Venezuela. Durante el curso, fueron abordados tópicos avanzados sobre la realización de pruebas de interoperabilidad entre Centros AMHS (IOT), acceso y utilización de las informaciones disponibles en la aplicación web de AMC, empleo del Servicio de Directorio e interconexión con la Pasarela (Gateway) Tipo X de SITA.

1.36 Luego de la realización del curso algunos Centros COM AMHS reiniciaron las coordinaciones para retomar las pruebas de interconexión en el mes de agosto de 2018:

- Brasilia y Paramaribo;
- Bogotá y Quito;
- Caracas y Quito;
- Guyana y Paramaribo.

1.37 El 16 de agosto de 2018 se concluyó la transición a la Pasarela Tipo X de SITA, conforme planificación realizada en la Reunión SAM/IG/21. Los usuarios AMHS de la Región SAM pueden recibir y transmitir mensajes para los usuarios del sistema de mensajería de SITA, a través de una interconexión entre el Centro COM AMHS de Brasilia y la Pasarela Tipo X de SITA en Atlanta.

1.38 Las interconexiones entre regiones (EUR-SAM y NAM-SAM) que estaban pendientes de la conclusión de la transición a la Pasarela Tipo X de SITA, ya pueden ser retomadas. En este sentido, la Reunión fue informada que las coordinaciones entre DECEA, ENAIRE y FAA fueron reiniciadas para establecer las siguientes interconexiones AMHS:

- Atlanta (FAA) y Brasilia (DECEA);
- Brasilia (DECEA) y Madrid (ENAIRE).

1.39 Los Estados de la Región fueron instados a realizar capacitaciones específicas de cada sistema implantado nacionalmente, proporcionando a los operadores de los Centros COM AMHS mayor conocimiento y habilidades para gestionar los sistemas AMHS de cada Estado.

1.40 Otro punto resaltado durante la Reunión es el aspecto de transición de los usuarios AFTN al ambiente AMHS. Algunos Estados de la Región priorizaron el establecimiento de las interconexiones AMHS con los centros adyacentes, manteniendo sus usuarios internos con terminales/interfaces AFTN.

Estos Estados son instados a planear y ejecutar la migración de sus usuarios (humanos y automatizados) lo más pronto posible, con miras a atender los requerimientos del Servicio de Mensajería Aeronáutica para transmisión de los futuros objetos de mensajes aeronáuticos, como los nuevos formatos (XML) de planes de vuelo, mensajes operacionales de meteorología (OPMET) y de gestión de informaciones aeronáuticas (AIM).

### ***Implantación de redes IP nacionales***

1.41 La Reunión fue informada que siguen las implantaciones de las redes IP nacionales conforme al **Apéndice D<sup>4</sup>** a esta parte del Informe. Estimase la conclusión del 100% de las implantaciones en el periodo 2018-2019.

### ***AIM***

1.42 La Reunión analizó la implantación de las prioridades en el área AIM. La Secretaría informó que los puntos puestos a consideración de la Reunión incluyen los pasos de la Hoja de Ruta del AIS al AIM, además de los nuevos requerimientos introducidos por la Enmienda 40 al Anexo 15 - *Servicio de Información Aeronáutica* y el nuevo Doc. 10066 - PANS-AIM.

1.43 Con relación a la Hoja de Ruta, la Reunión fue informada acerca de los procesos de adecuación del QMS/AIM a los nuevos requerimientos introducidos por la Versión 2015 de la Norma ISO 9001. En ese sentido, la Reunión tomó nota de lo siguiente:

- a) Brasil, Chile, Panamá, Paraguay y Perú ya han certificado con la Versión 2015;
- b) Argentina trabajará en la adecuación una vez culminado el proceso de automatización y digitalización de los datos AIS;
- c) Uruguay tiene prevista la auditoría de certificación para finales de agosto;
- d) Venezuela: La implementación está en proceso final y tiene prevista la auditoría de certificación para el segundo trimestre de 2019;
- e) Bolivia no ha registrado avance en el proceso;
- f) Colombia, Ecuador y Surinam no han informado sobre el estado actual del proceso; y
- g) Guayana ha culminado la revisión de la adecuación a la Versión 2015, ha realizado la capacitación y está en revisión su manual de la calidad.

1.44 Con relación a la implantación de un modelo estándar de intercambio de información aeronáutica, se observa un buen avance en la Región. Esta situación ha posibilitado pruebas exitosas de intercambio de mensajes entre Panamá y Argentina, e inclusive está agendado realizar pruebas entre otros Estados durante el presente año. Sin embargo, los Estados que han quedado rezagados (Bolivia, Paraguay, Uruguay, Guyana y Surinam) deberían hacer un esfuerzo para lograr implantar un paquete de gestión de información aeronáutica. Paraguay mencionó que existe un proyecto de automatización con Brasil, esfuerzo al que planifican sumarse para lograr la gestión de la información en un ambiente electrónico.

---

<sup>4</sup> Apéndice C de ANFS/5 - NE/05

1.45 La implantación del e-TOD en la Región es punto de preocupación. La dificultad mayor se relaciona con el costo-beneficio para la implantación del mismo. En este sentido, la Secretaría mencionó que existen bases de datos relacionadas a obstáculos gestionadas, en casi todos los Estados, por el área de Aeródromos. Sugirió que pudieran establecerse programas de trabajo con otras instituciones del Estado involucradas en la gestión de geodesia y obstáculos, a fin de poder establecer estrategias conjuntas para compartir costos y obtener beneficios comunes en la generación de bases de datos de terrenos y obstáculos. Este trabajo podría facilitar el levantamiento de obstáculos para las Áreas 2, 3, e inclusive la 4, si fuese necesario. En este punto, la Reunión solicitó un modelo de Carta de Acuerdo que pudiera ser implementado por los Estados, herramientas que la Secretaría ha quedado con el compromiso de investigar y proveer, si las obtuviera, a los Estados. En este sentido, algunos Estados informaron lo siguiente:

- a) Guyana: En relación a los obstáculos erigidos, se ha iniciado un proceso de levantamiento a fin de contar con una base de datos con coordenadas y alturas de los mismos. Adicionalmente, se ha contactado con las agencias a fin de coordinar la obtención de la información antes del inicio de los trabajos de construcción de los nuevos obstáculos. Con relación a los datos de terreno alrededor de los aeropuertos internacionales, están en proceso de establecer un contrato/memorando de entendimiento con **Guyana Lands and Surveys Commission** para recopilar dichos datos. Además, han contactado con un proveedor para obtener software y asistencia para desarrollar el e-TOD;
- b) Venezuela: Informaron que llevan adelante un trabajo geodésico y topográfico para levantamiento de los obstáculos. Adicionalmente, han establecido un memorándum de acuerdo con la autoridad geodésica mediante el cual han conseguido disminuir los costos del trabajo; y
- c) Paraguay: Están realizando el trabajo de levantamiento de obstáculos con la autoridad geodésica. Adicionalmente han establecido acuerdos con otras empresas que han realizado este trabajo para otras agencias con la finalidad de compartir las bases de datos de obstáculos. Estiman poder culminar la tarea para el 2019.

1.46 La Reunión fue informada de los planes de acción de los Estados para la implantación del e-TOD además de las recomendaciones del grupo *ad-hoc* formado durante la reunión del GREPECAS/18.

1.47 Con relación a las metas de implantación para el área AIM, las mismas pueden observarse en el **Apéndice E**<sup>5</sup> a esta parte del Informe.

### ***MET***

1.48 La Reunión revisó la implantación de las metas en el área MET. En este punto, la Secretaría informó que las metas estaban relacionadas a los trabajos de los Programas y Proyectos del GREPECAS para el área MET y los nuevos requerimientos introducidos por la Enmienda 78 al Anexo 3 - *Servicios Meteorológicos para la navegación aérea internacional*.

1.49 Con relación a la implantación del QMS/MET y su adecuación a los nuevos requerimientos introducidos por la Versión 2015 de la Norma ISO 9001, la Reunión observó lo siguiente:

- Los Estados de **Brasil, Chile, Panamá, Paraguay y Perú** han logrado la certificación con la Norma ISO 9001:2015.

---

<sup>5</sup> Apéndice B de ANFS/5 - NE/04

- **Argentina:** Está en proceso de adecuar el QMS/MET a los nuevos requerimientos y ampliar el alcance. Planifican auditorías de certificación para el primer trimestre de 2019.
- **Bolivia:** Ha culminado el proceso de implantación con la Versión 2008 de la Norma. Deberán planificar la implementación con la Versión 2015 y luego establecer un cronograma para la certificación.
- **Colombia:** Certificado con la Versión 2008. No hay información sobre la adecuación a los requerimientos de la Versión 2015 de la Norma ISO 9001.
- **Ecuador:** Continúa en proceso de implantación.
- **Guyana:** Culminó el proceso de implantación y adecuación a los requerimientos de la Versión 2015. El proceso de certificación no se ha iniciado.
- **Surinam:** Certificado con la Versión 2008 de la Norma. No hay información sobre la adecuación a los requerimientos de la Versión 2015 de la Norma ISO 9001.
- **Uruguay:** El proceso de implantación del QMS/MET ha sido replanteado por cambios de autoridades en el INUMET. Actualmente están en proceso de adecuar el sistema anteriormente establecido para incluir los nuevos requerimientos de la Versión 2015 de la Norma.
- **Venezuela:** El proceso de implantación del QMS/MET en el SERMETAVIA ha culminado. El proceso de certificación no se ha iniciado.

1.50 La Reunión tomó nota de la actualización de los puntos focales del área MET para el Plan de Contingencia sobre cenizas volcánicas. Sin embargo, la Secretaria recordó a la Reunión que el mencionado Plan involucra las áreas de AIM, MET y ATM, por lo que debieran de proveer los puntos focales para las áreas AIM y ATM.

1.51 Con relación a la implantación del intercambio de mensajes OPMET en formato XML/GML, la Secretaría hizo hincapié acerca de la infraestructura del AMHS para facilitar ésta implantación. La Secretaria mencionó que existen dos caminos para el envío del formato XML, uno es introducirlo en el cuerpo del mensaje y el otro es enviarlo como un documento adjunto, y la decisión final depende del Estado. Es importante que los Estados trabajen con el usuario agente de las terminales AMHS para poder implementar este requerimiento, porque las mismas deben estar en modo AMHS y no AFTN.

1.52 La Reunión consideró que entre los nuevos requerimientos introducidos por la Enmienda 78 al Anexo 3, se encuentra la implantación de la provisión de información relacionada a las condiciones espaciales. En este punto, la Secretaría informó que se ha llevado adelante un primer seminario relacionado al tema, en la ciudad de Panamá, del 16 al 20 de julio del presente año. En este evento surgieron varias interrogantes y la propuesta de realizar un curso corto en un centro dedicado a la investigación de fenómenos espaciales, propuesta que ha sido considerada por la Secretaría para el 2019.

1.53 La Reunión consideró importante establecer metas y prioridades para el período 2019-2021 para ésta área. Las metas establecidas están en el **Apéndice F**<sup>6</sup> a esta parte del Informe.

---

<sup>6</sup> Apéndice A de ANFS/5 - NE/07

***Presentación de DECEA - Brasil sobre acuerdos de cooperación técnica***

1.54 DECEA - Brasil ofreció una presentación sobre los proyectos de asistencia técnica y capacitación que ha realizado recientemente con Argentina, Uruguay y Paraguay, para desarrollo e implementación de procedimientos de vuelo PBN y optimización de espacios aéreos.

1.55 Se presentó una propuesta que se viene estudiando para enlazar sistemas FPDAM - IDS presentes en la Región SAM y la posibilidad para los Estados interesados de enlazarse con servidores instalados en Brasil, lo cual sería un modo eficiente de contar con la herramienta de diseño PANS-OPS y compartir conocimiento en este campo. De modo similar, se explicó la propuesta de asistencia para proveer el Sistema TATIC de Saipher, para Torres de Control en Paraguay.

1.56 DECEA resaltó la reciente asistencia recibida por Argentina para la implantación de su servicio ATFM, la cual fue informada a los Estados durante la reunión SAM/IG/21. Asimismo, se expusieron iniciativas de este tipo proyectadas con Paraguay y Panamá, que podrían incluir la instalación de una terminal del sistema SIGMA de gestión ATFM, desarrollada por ATECH.

1.57 En este contexto, Brasil remarcó su interés en desarrollar varias solicitudes de asistencia para implantaciones de navegación aérea, y propuso que se defina algún mecanismo que facilite la articulación de proyectos de asistencia técnica de este tipo entre Estados SAM, según se requiera, para ofrecer o recibir dicho apoyo. La Reunión concordó en la conveniencia de explorar la viabilidad para establecer el mencionado mecanismo a través del Proyecto RLA/06/901. En este sentido, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN ANFS/5-01: MECANISMO PARA ARTICULAR ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA Y CAPACITACIÓN ENTRE ESTADOS SAM EN MATERIAS DE IMPLANTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Que la Reunión SAM/IG/22, con el apoyo de la Secretaría, explore la viabilidad de establecer un mecanismo que articule actividades de asistencia técnica y capacitación en materias de implantación de navegación aérea entre Estados miembros del Proyecto RLA/06/901. De ser considerado viable el mencionado mecanismo, que se someta la iniciativa a la aprobación del Comité de Coordinación del Proyecto RLA/06/901, para su desarrollo e implementación.

**Cuestión 2 del Orden del Día: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se analizaron las siguientes notas de estudio presentadas por Secretaría: NE/08 - *Seguimiento en las metas correspondientes a la vigilancia de la seguridad operacional, accidentes y excursiones de pista*; NE/09 - *Seguimiento a las metas correspondientes a la certificación de aeródromos* y NE/10 - *Seguimiento en las metas correspondientes a la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)*.

2.2 Al respecto, la Reunión tomó nota sobre el rendimiento de la Región SAM en cuanto al cumplimiento de las siguientes metas que fueron establecidas hasta diciembre 2016 de acuerdo con la Declaración de Bogotá:

**De seguridad operacional:** Alcanzar un 80% de aplicación eficaz (EI) en la Región SAM

2.3 Sobre esta meta, a la Reunión se le informó que desde noviembre 2011 hasta el 31 de Julio de 2018, la OACI ha llevado a cabo 5 auditorías CMA, 14 misiones de validación coordinadas (ICVMs), 2 actividades de validación integradas (IVA) y 5 actividades de observación ex situ en la Región SAM y que, durante este período, el promedio de la Región aumentó en **12.34 %**, desde 66.28% hasta **78.62 %**, faltando aún por mejorar **1.38 %**, para alcanzar la meta de la Declaración de Bogotá. Con este promedio de + 12,34, la Región SAM mejoró su EI en un porcentaje de **1.76 %** anual.

2.4 Con el porcentaje de **78.62 %**, la Región SAM tiene el más alto cumplimiento de implementación efectiva (EI) entre todas las Regiones de la OACI, sin contar con la mejora que aporte Perú como resultado de la ICVM realizada del 07 al 14 de agosto del año en curso.

**Accidentes:** Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.

2.5 Respecto a esta meta, la Reunión tomó nota que 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**, y que durante los años 2015, 2016 y 2017, la tasa de la Región SAM ha permanecido de manera consecutiva por debajo de la tasa mundial, por lo que la meta de la Declaración de Bogotá ha sido cumplida.

**Excursiones de pista (RE):** Reducir la tasa de excursiones de pista en un 20% con relación a la tasa promedio de la Región SAM (2007-2012)

2.6 En relación a esta meta, la Reunión comentó que, a partir de 2012, la tasa de accidentes por RE se mantuvo por debajo de la meta comprometida de 1.8 accidentes por un millón de salidas, por lo que la meta fijada en la Declaración de Bogotá ha sido cumplida hasta la fecha.

**Certificación de aeródromos:** Alcanzar el 20% de aeródromos internacionales certificados

2.7 Siguiendo con la agenda, se presentó a la Reunión el estatus actual correspondiente a la certificación de aeródromos internacionales en la Región Sudamericana conforme el Doc. 8733 - Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM de OACI. A julio de 2018 se ha elevado el número de



aeródromos certificados a treinta y uno (31), de los veintisiete (27) reportados en la pasada ANFS/4, un avance de tan solo 4 aeródromos. Es importante resaltar que, 9 de 14 Estados/Territorios SAM (un 64% del total) ya tienen por lo menos 1 aeródromo certificado, lo cual demuestra capacidad de los Estados para llevar a cabo este proceso. Los Estados de Argentina, Panamá, Paraguay, Surinam y el territorio de French Guiana todavía no han realizado procesos de certificación de aeródromos.

2.8 Respecto al listado de la situación de certificación de aeródromos presentado en el Apéndice A de la NE/09, el representante de Perú indicó que algunos aeródromos (como por ejemplo Puerto Maldonado, entre otros) tenían estatus de certificado. No obstante, la Secretaría aclaró que el listado refleja solo los aeródromos internacionales enunciados en el Doc. 8733 (Tabla AOP) y los reportados formalmente como certificados a la Oficina Regional. Por ello, la Secretaría aprovechó la oportunidad para exhortar a los Estados que tengan aeródromos certificados pero que no han reportado formalmente a la OACI que lo hagan para mantener el listado actualizado.

2.9 A continuación se presentó a la Reunión, el resultado de la recomendación ANFS/4-01 en donde se recopiló un “*Análisis interno respecto a certificación de aeródromos*”, a través del cual se solicitó a los Estados indicar los principales retos por el cual no han logrado completar la certificación de sus aeródromos. Aspectos como la falta de personal preparado, y preocupaciones sobre la aceptación de estudios aeronáuticos y/o evaluaciones de seguridad operacional requeridos para demostrar un nivel equivalente o aceptable de seguridad operacional ante la falta de cumplimiento de los requisitos fueron factores que se indicaron como barreras para los procesos. Estas barreras están siendo tomadas en consideración bajo la estrategia de soporte a los Estados y se tomarán en cuenta en la reestructuración del Proyecto F1 de GREPECAS.

2.10 Sobre el punto relacionado con la Estrategia Regional de Certificación de Aeródromos, la Reunión tomó nota que la estrategia continua basándose en la armonización o adopción del Conjunto LAR AGA, como marco reglamentario que sirve para facilitar no solo el entrenamiento de inspectores y el uso de material guía, sino también la posibilidad de aprovechar la experiencia y conocimiento de los inspectores LAR con ensayos de certificación basados en el conjunto LAR AGA, actividad que sirvió a la DINACIA de Uruguay como base para llevar a cabo el proceso de certificación de su principal aeródromo internacional de Carrasco. A este respecto, el representante de Uruguay reafirmó el beneficio de contar con el ensayo como una actividad que facilitó a los inspectores nacionales a asumir responsabilidades de la certificación con mayor confianza, dado el apoyo regional, lo que permitió el objetivo de la certificación del aeródromo.

2.11 Asimismo la Reunión tomó nota que en seguimiento a la Recomendación ANFS/4-02, donde se solicitó a la Secretaría la preparación de un compendio de mejores prácticas para el personal de alto nivel (DGAC/DSO) basado en resultados de la Recomendación ANFS/4-01, para que sirviera de guía sobre las acciones a tomar por las AAC para lograr la certificación de aeródromos, la Secretaría presentó una propuesta en el Apéndice B de la NE/09.

### **Programa estatal de seguridad operacional (SSP): 67 % de implantación**

2.12 Sobre esta meta, a la Reunión se le informó que la medición de los avances en la implantación del SSP se realizó en la Quinta reunión de implementación del SSP, celebrada en Lima, Perú, del 07 al 11 de noviembre de 2016.

2.13 En esta reunión, algunos Estados mostraron mayor avance que otros, por lo que se acordó iniciar la implantación del programa desde el primer elemento de la primera fase de implementación del SSP y buscar un mecanismo para que todos los Estados 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 para la implantación del SSP hasta fines de 2018.

2.14 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.

2.15 Para asegurar la implantación del SSP en los 11 Estados miembros del proyecto piloto, dichos Estados acordaron cumplir con un plan de implantación del SSP. Al momento, los Estados se encuentran cumpliendo las fases del proceso de implantación del SSP y se prevé que por lo menos un Estado alcance el establecimiento del SSP hasta finales de 2018.

2.16 Sobre la implantación del SSP, la Reunión comentó que el principal obstáculo que enfrentan los Estados es el establecimiento e implantación del sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS).

2.17 Al respecto varios representantes de los Estados comentaron sobre la necesidad de contar con las especificaciones técnicas de este sistema y solicitaron a la Secretaría coordine con la Sede de la OACI el desarrollo de dichas especificaciones. En el mismo sentido, la Reunión comentó que sería necesario que la OACI desarrolle un repositorio para que los Estados puedan recopilar y compartir información de seguridad operacional. Al respecto la Reunión tomó nota que la Oficina SAM ya ha coordinado con su Sede el desarrollo de las especificaciones técnicas del SDCPS y que el Sistema de Seguimiento de Información de Seguridad Operacional (SIMS) que está desarrollando la OACI, podría convertirse en el futuro en un repositorio Regional y Mundial.

2.18 La Reunión comentó la necesidad de conocer las herramientas que utiliza OACI para viabilizar la adquisición de un bien (software) de manera conjunta por parte de los Estados y que estas herramientas se presenten en la próxima reunión virtual del proyecto piloto para su conocimiento y análisis.

2.19 Finalmente, la Reunión solicitó que se integre a CNS de la OACI en la solución de la definición e integración del SDCPS.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS):** 100% en la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios

2.20 Acerca de esta meta, se informó a la Reunión que una vez que los Estados SAM implanten el SSP, se procederá a la medición del SMS en cada uno de ellos.

**Cuestión 3 del Orden del Día: Preparación para la Décimo-Tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13)**

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión analizó las siguientes notas de estudio presentadas por Secretaría: NE/11 - *Preparación de notas de estudio en el área de navegación aérea para la Décimo-Tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13)* y NE/12 - *Preparación de notas de estudio en el área de seguridad operacional para la Décimo-Tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13)*.

***Notas de estudio de navegación aérea a ser presentadas en la AN-Conf/13***

3.2 La Reunión fue informada de las acciones llevadas adelante por la Secretaría para coordinar la presentación de NEs y NIs para la Décimo-Tercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13), que se realizará en la Sede de la OACI, del 9 al 19 de octubre del presente año, para el Comité A (Navegación Aérea).

3.3 La Secretaría informó que se circuló la Carta a los Estados LT 1/5.4.2–SA164: *Invitación para participar en teleconferencia para coordinar la preparación de Notas de Estudio para la AN-Conf/13*, con la finalidad de nominar puntos focales para coordinar la preparación de notas de estudio (NEs) a nivel regional para la AN-Conf/13. Sin embargo, la Secretaría aclaró que los Estados tenían la potestad de presentar las NEs a la AN-Conf/13 en forma independiente.

3.4 La Secretaría informó que con la finalidad de coordinar las NEs regionalmente, se han llevado adelante tres teleconferencias con las áreas ATM, AIM y MET. La Reunión tomó nota de las NEs que fueron acordadas en éstas teleconferencias, las cuales son listadas a continuación:

- a) Contribución con indicadores para la medición del desempeño del sistema de aviación a nivel nacional, regional y mundial;
- b) Contribución en la medición objetiva de los beneficios operacionales del sistema de aviación provisto por el proveedor de servicios a la navegación aérea y el operador de aeródromo;
- c) Fortalecimiento del servicio de búsqueda y salvamento (SAR) mediante coordinación de capacidades estatales;
- d) Análisis de costos-beneficios, implementación, mantenimiento y actualización de los sistemas de gestión de la calidad de la información meteorológica aeronáutica;
- e) La Gestión de la Información AIM para la correcta planificación de las operaciones aéreas de “Drones”;
- f) Análisis de la implementación del AIM en la Región Sudamericana.
- g) Los sistemas cyber-resilience

3.5 La Reunión instó a los Estados a apoyar las notas de estudio durante su presentación en la Conferencia de Navegación Aérea.

### *Notas de estudio de seguridad operacional a ser presentadas en la AN-Conf/13*

3.6 A continuación, la Reunión fue informada sobre el desarrollo de las siguientes NEs de seguridad operacional que fueron consensuadas por los Estados en tres reuniones virtuales y que serán presentadas en la AN-Conf/13:

**a) Rendimiento de la Región SAM en el CMA del USOAP y planificación regional para cumplir con el objetivo estratégico del GASP 2020-2022, relacionado con el fortalecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional**

- Esta nota de estudio presentará a la Conferencia, el rendimiento de la Región SAM en el CMA del USOAP y la planificación regional para cumplir con el objetivo estratégico del GASP 2020-2022, relacionado con la mejora de la implementación efectiva (EI) hasta el 2028 y el logro y mantenimiento de un margen de vigilancia de la seguridad operacional positivo en todas las categorías a partir de 2022. Esta NE será presentada por Argentina.
- Acerca de esta NE, el representante del Estado de Chile manifestó su reserva en cuanto a la propuesta de acortar el ciclo de las auditorías CMA del USOAP a 5 años como una alternativa de medición de las metas establecidas en el GASP. En cuanto al resto de la NE, el representante mencionado expresó su conformidad.

**b) Apoyo regional para la implementación del GASP 2020-2022**

- Esta NE presentará a la Conferencia el apoyo de los Estados SAM a la propuesta del GASP, Edición 2020-2022, proveerá algunas recomendaciones para mejorar su eficacia y reconocerá los esfuerzos de la Región hacia la implementación. Esta NE será presentada por Brasil.

**c) Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)**

- Esta nota de estudio presentará a la Conferencia la experiencia de Bolivia en el grupo de trabajo del GASOS. Este grupo examinó la propuesta de estudio para establecer el GASOS como la mejor opción posible para proporcionar una supervisión de la seguridad operacional rentable y efectiva a nivel mundial. Esta NE será presentada por Bolivia.

**d) Eventos con aves - Alto riesgo en seguridad operacional**

- A través de esta nota de estudio, Colombia presentará la importancia que tienen, dentro del GASP, los eventos de seguridad operacional relacionados con la gravedad, tales como LOC-I, CFIT, RE, RI y MAC. Sin embargo, hará notar a la Conferencia que dentro de la definición de riesgo se debe contemplar también el concepto de probabilidad. En tal sentido, señalará la importancia de tener en cuenta eventos tipo BIRD, por la frecuencia de ocurrencia, es decir por su probabilidad.

**e) Gestión de la fatiga en los controladores de tránsito aéreo**

- Esta nota de estudio presentará a la Conferencia los requisitos que se deberán cumplir para la implementación de la gestión de la fatiga de los servicios de tránsito aéreo para el año 2020. Así

como la inclusión de los mismos en las actividades del CMA del USOAP considerando su impacto en la seguridad operacional de la aviación. Esta NE será presentada por Uruguay.

**f) Proyecto piloto de implantación del SSP en la Región SAM**

- Mediante esta NE, Venezuela presentará a la Conferencia, la iniciativa emprendida por 11 Estados de la Región SAM, con el apoyo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, que consiste en sumar esfuerzos para alcanzar la implantación de sus Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP) a través de un Proyecto piloto de implantación de SSP en Sudamérica.

**g) Implantación de requerimientos de operaciones de aeronaves no tripuladas en los Estados de la Región**

- A través de esta NE, Venezuela solicitará a la Conferencia, que la OACI fomente las actividades de capacitación y reuniones de coordinación en las diferentes Regiones para asegurar un nivel aceptable de seguridad operacional respecto a la operación de aeronaves no tripuladas.

3.7 A continuación, Brasil informó a la Reunión sobre las siguientes NEs que serán presentadas a la AN-Conf/13:

**a) Enfoque basado en riesgo en la reglamentación**

- Esta NE se refiere a la evaluación basada en riesgo. Presentando, como estudio de caso, la revisión del reglamento brasileño que establece requisitos de aplicabilidad de servicios de combate a incendio en los aeropuertos, el documento propone que las revisiones de los SARPs de la OACI tengan en cuenta el análisis basado en riesgo. Por medio de este tipo de análisis, es posible el desarrollo de reglamentos adecuados a las realidades de los Estados sin que se disminuyan los niveles de seguridad operacional de las operaciones.

**b) Desafíos y perspectivas del intercambio de aeronaves entre aerolíneas**

- En esta NE se presenta un modelo alternativo al Artículo 83 bis del Convenio de Chicago. Se informará que, en la Región SAM, se viene optando por el modelo de doble vigilancia cuando se firman acuerdos de intercambio de aeronaves. Este modelo permite, por ejemplo, operaciones de intercambio de corto plazo, las cuales son bastante frecuentes en las aerolíneas de la región. Así, la propuesta de Brasil es que la OACI tome en cuenta, en la revisión de sus documentos técnicos, el modelo de doble vigilancia como igualmente seguro y efectivo, y que funcione como alternativa al 83 bis.

**c) Desafíos en la implementación del concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional**

- Mediante esta NE, Brasil presenta en conjunto con Singapur y Canadá, los desafíos que presenta la implementación del concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP). En ese sentido, Brasil propondrá a la Conferencia que OACI revise el concepto de ALoSP teniendo en cuenta las experiencias recientes de los Estados en la implementación del SSP.

**Presentación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)**

3.8 En este asunto de la agenda, el representante de la EASA realizó una presentación referida a los asuntos sobre las Notas de Estudio que Europa presentará en la AN-Conf/13. Estas Notas de Estudio han sido compartidas con la Secretaría y están disponibles para consulta de los Estados que estén interesados en ellas. Hay que tener en cuenta que estas posiciones presentadas a la AN-Conf/13 representan el enfoque común de los 44 Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC), y que serán presentadas por Austria (Presidencia rotatoria de la Unión Europea) en representación de la Unión Europea, sus Estados Miembros, otros Estados Miembros de la ECAC y Eurocontrol.

**Cuestión 4 del  
Orden del Día: Seguimiento de las actividades del GREPECAS y RASG PA**

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión analizó las siguientes notas de estudio presentadas por secretaría: NE/13 – *Seguimiento a las actividades del GREPECAS* y NE/14 - *Seguimiento a las actividades del RASG PA*.

**Seguimiento a las actividades del GREPECAS**

4.2 En este asunto de la agenda, la secretaría presentó un informe sobre las actividades del Grupo de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS).

4.3 La secretaría informó que el GREPECAS/18 se reunió en abril del 2018 en Punta Cana, República Dominicana, evento del cual formaron parte 86 delegados de los Estados y representantes de la industria.

4.4 La reunión observó que en el GREPECAS/18 se han identificado oportunidades de mejoras relacionadas a la implantación de infraestructuras de navegación aérea, integración de los sistemas de comunicación y vigilancia, y en la disponibilidad de expertos de los Estados para trabajar en los proyectos. Además, la reunión tomó nota de las dificultades encontradas por el GREPECAS relacionadas a los planes de vuelo, las deficiencias de navegación aérea y la coordinación entre las autoridades de aviación civil y los ANSPs en los Estados, y los eventos de LHD que generan preocupación a la seguridad operacional.

4.5 La reunión tomó nota que el GREPECAS/18 emitió 18 conclusiones y 4 decisiones relacionadas a las áreas ATM, CNS, AIM AGA, MET y SAR.

4.6 La Secretaría informó, además, que el GREPECAS/18 ha instado a identificar los beneficios relacionados al ATFM, PBN y el SWIM, así como una mejor comprensión de los mismos. Adicionalmente, instó a los Estados a acelerar los procesos de transición del AIS al AIM, certificación de aeródromos e implantación de los requisitos MET. Adicionalmente, la Reunión mencionada tomó nota de la nueva cartografía para RNAV y RNP e instó a los Estados a aplicar la política de la OACI en relación a los cargos por los servicios de aeródromos y de navegación aérea, contenida en el Doc. 9082 de la OACI

4.7 Con relación a los eventos de LHD, la secretaría informó que el Grupo de Escrutinio se reunirá en México, del 22 al 26 de noviembre, para analizar los reportes de LHD de los Estados. Así mismo, instó a los Estados a reportar los eventos de LHD observados a CARSAMMA, con la finalidad de reflejar la situación actual de estos eventos y buscar metodologías de resolución para subsanarlos y que no representen un problema para la seguridad operacional.

4.8 En lo que se refiere al seguimiento y asesoramiento a los Estados que la secretaría realiza con respecto a la implantación de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS, la secretaría informó que las acciones de seguimiento son realizadas mediante las reuniones de la SAM/IG, ATSRO, SAM/AIM, Proyectos MET, entre otros. Adicionalmente, la secretaría trabaja mediante teleconferencias y, en caso ser necesario, a través de asistencia in-situ al Estado.

## **Seguimiento a las actividades del RASG-PA**

4.9 Bajo este asunto de la agenda, la Secretaría presentó un informe sobre las actividades del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (RASG-PA).

4.10 Luego de una breve referencia sobre el hecho que el RASG-PA fue el primer grupo regional de seguridad operacional de la aviación a nivel mundial en ser establecido y reconocido como tal por la OACI, se informó a la reunión que, en abril de 2018, las Secretarías del RASG-PA y el GREPECAS se rotaron, de acuerdo al contenido del Manual de las Oficinas Regionales de la OACI y que, en consecuencia, la Secretaría del RASG-PA pasó a la Oficina SAM, y la del GREPECAS a la Oficina NACC.

4.11 A continuación, se informó acerca del plan de trabajo del RASG-PA y de sus grupos de trabajo (PA-RAST y ASRT), y como estas actividades promueven la implementación del Plan Global sobre Seguridad Operacional de la OACI (GASP).

4.12 Un Estado manifestó su reconocimiento al trabajo del RASG-PA, y comentó acerca de cómo éste había derivado en la creación de grupos nacionales de seguridad operacional, impulsando no sólo la implementación del GASP, sino también mejorando las condiciones de seguridad operacional.

4.13 De la misma forma, otro Estado apoyó el reconocimiento al RASG-PA e indicó que este grupo es el foro indicado para que los Estados puedan intercambiar información sobre seguridad operacional, debiendo para tal fin acordarse los mecanismos y formatos que se consideren convenientes.

4.14 En tal sentido, la reunión reconoció la importancia del trabajo que el RASG-PA realiza para el mejoramiento de la seguridad operacional en nuestro continente, y en la importancia de que los Estados se involucren activamente en sus actividades y se beneficien de los entregables que se producen para la mitigación de los principales riesgos operacionales.

4.15 Asimismo, la Reunión tomó nota del nuevo mecanismo que será implementado a través de reuniones virtuales y de la necesidad que las reuniones de este grupo se lleven a cabo con traducción simultánea considerando que actualmente se realizan en idioma inglés únicamente.

4.15 La reunión, consecuentemente, convino en la siguiente Recomendación:

### **Recomendación ANFS/5-02: PARTICIPACION DE LOS ESTADOS EN LAS ACTIVIDADES DEL RASG-PA**

Que los Estados de la Región SAM se involucren activamente en las actividades del RASG-PA a través de sus grupos de trabajo y que, por medio de los mecanismos apropiados, se acuerde el intercambio de la información sobre seguridad operacional generada por los Estados como resultado del funcionamiento de sus Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP).



## **Cuestión 5 del Orden del Día: Avance del Plan Regional SAM**

5.1 En este punto de la agenda, la Reunión tomó nota de la información contenida en la NE/15 – *Avance del Plan Regional SAM*, presentada por la Secretaría.

5.2 La Reunión recordó que la ANFS/3 había analizado la elaboración de un plan regional para apoyar la toma de decisiones de los Estados a fin de garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los próximos 15 años (hasta 2032), y contribuir de esta forma con varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (SDG) establecidos por las Naciones Unidas, como una forma de dar continuidad a la buena práctica establecida por la Declaración de Bogotá.

5.3 La Reunión recordó, además, que la ANFS/4 analizó el borrador de una Conclusión, la que fue presentada en la Decimoquinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/15) (Asunción, 4 al 6 de diciembre de 2017). En este borrador se reconoció la importancia de los cuatro ejes del Plan, la creación de los grupos de trabajo que se encarguen de la elaboración del Plan Regional y el documento de la Declaración tomando como base lo ya trabajado.

5.4 La Reunión observó que la RAAC/15, estudió el proyecto elaborado, y si bien se mencionaron reservas con relación al mismo, además de destacar la asimetría entre los Estados, entendió que era necesario elaborar un Plan Regional con una visión inspiradora, carismática y a su vez ambiciosa para la Región, por lo cual emitió la Conclusión RAAC/15-7.

5.5 La Secretaría informó que, con la finalidad de dar seguimiento a esta Conclusión, se envió la Carta a los Estados SA521 del 18 diciembre de 2017, mediante la cual se les solicitó la nominación de los Puntos Focales para la revisión del borrador del Plan, el cual contenía los cuatros ejes de Conectividad, Fortalecimiento Institucional, Seguridad Operacional y Medio Ambiente.

5.6 Asimismo, la Reunión fue informada que, hasta la fecha, se han llevado adelante tres reuniones virtuales, cuyos informes se encuentran como **Apéndice A** a esta parte del Informe. Asimismo, se indicó que se han conformado los cuatros grupos de trabajos para el análisis del borrador del Plan, además de establecer la metodología de trabajo. La conformación de los grupos de trabajo puede observarse en el **Apéndice B<sup>1</sup>** a esta parte del Informe.

5.7 Adicionalmente, la Secretaría informó a la Reunión que, atendiendo a la realización de la Cuarta Conferencia Mundial de Aviación (IWAF/4), que tendrá lugar en Fortaleza - Brasil, del 17 al 19 de septiembre y a la que asistirán varias Autoridades Ministeriales de la Región, inicialmente se consideró que sería una buena oportunidad para firmar la Declaración Aspiracional relacionada al Plan SAM. Se informó, además, que la Declaración original fue modificada por la Secretaria General de la OACI para dar un enfoque regional para Latinoamérica y el Caribe. Sin embargo, durante la Tercera reunión virtual de los Puntos Focales, la cual tuvo lugar el 6 de agosto, se expresaron algunas preocupaciones sobre el texto de la Declaración, y un Estado recordó que la propuesta inicial era primero abordar el tema 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.

5.8 Durante la Reunión, el delgado 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

---

<sup>1</sup> Apéndice A de ANFS/5 - NE/15

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. La Secretaría 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) que había sido elevado para su estudio y aprobación a la RAAC/15. Así mismo, la Secretaría 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.

5.9 A continuación un representante de Brasil propuso que los ejes del Plan de Sostenimiento del Transporte Aéreo de la Región Sudamericana (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 Reunión sometió a consideración esa propuesta, la cual no recibió expresiones en contra, por tanto, se consideró aceptada.

5.10 En consideración a lo expresado, la Reunión acordó la siguiente Decisión:

**Decisión ANFS/5-03: 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 apoya la decisión tomada en la Tercera reunión virtual de los puntos focales conformados para el Plan SAM en el sentido que la Declaración a ser presentada en el IWAF/4 no se hará referencia al Plan SAM.

5.11 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. Está postura común debería de identificarnos y potenciar a la Región. A criterio de Perú, la implementación del Plan no ha sido cuestionada. Sin embargo, se puede apreciar que existen oportunidades de mejoras en cuanto a los alcances de los ejes que, a la fecha, podrían resultar muy ambiciosos. Un plan que concilie las diferentes posiciones resulta altamente viable.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Párrafo introducido en el Reporte a solicitud de la Delegada de Perú emitida el día de la revisión del informe.

## APENDICE A



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 -   | 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  |
|       | Participación .....                 | ii-2  |
| iii - | Lista de Participantes .....        | iii-3 |
|       | Introducción .....                  | 1-1   |
|       | Comentarios .....                   | 2-1   |

## 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 CO<sub>2</sub> 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 áreas 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.

-----



**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   |
|       | <b>Revisión del Informe de la Primera Reunión Virtual</b>                                      |       |
|       |  |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día .....  | 2-1   |
|       | <b>Revisión de los ejes del Plan SAM y provisión de comentarios y oportunidades de mejoras</b> |       |
|       |  |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día .....  | 3-1   |
|       | <b>Conformación de los equipos para revisión de los ejes</b>                                   |       |
|       |  |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día .....  | 4-1   |
|       | <b>Otros asuntos</b>   |       |

## 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**

2.6 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 transcritos 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.

-----





**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 -   | 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   |
|       | <b>Revisión del Informe de la Segunda Reunión Virtual</b>   |       |
|       |   |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día .....   | 2-1   |
|       | <b>Revisión del Borrador de la Declaración Aspiracional del Plan SAM a ser presentado para su endoso en el IWAF</b> |       |
|       |   |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día .....   | 3-1   |
|       | <b>Planificación de las tareas de los grupos de trabajo</b>   |       |
|       |   |       |
|       | Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día .....   | 4-1   |
|       | <b>Otros asuntos</b>  |       |

## 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

- a. 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 cuatro 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.



**Cuestión 6 del  
Orden del Día:           Otros asuntos**

6.1           Sobre la Cuestión 6 del orden del día, la Reunión tomó nota de los siguiente asuntos:

**Cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística en controladores de tránsito aéreo**

6.2           Estos requisitos fueron presentados por la Secretaría a través de la nota de estudio ANFS/5-NE/16, informando a la Reunión que el Anexo 1 sobre licencias al personal, a partir del 5 de marzo de 2008, establece la aplicación de los requisitos de competencia lingüística para los postulantes y titulares de las licencias de pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical, los controladores de tránsito aéreo y operadores de estación aeronáutica. Los requisitos de competencia lingüística tienen el objetivo de ayudar a reducir el nivel de riesgo relacionado con las comunicaciones aeronáuticas, sobre todo aquellas que se desvían de la fraseología aeronáutica estandarizada de la OACI.

6.3           El Nivel de competencia 4, es el nivel mínimo que debería de poseer un controlador de tránsito aéreo o piloto para desempeñarse en un ambiente donde se lleven a cabo comunicaciones en el idioma de la estación y en idioma inglés.

6.4           En el primer semestre de este año se llevó a cabo un “*benchmarking*” del nivel de competencia lingüística de los controladores de tránsito aéreo de la región SAM demostrando que, aunque hay Estados en que el porcentaje total de controladores que poseen entre Nivel 4 y 6 de competencia lingüística es elevado, aún hay Estados que necesitan establecer una estrategia para mejorar el cumplimiento de este requisito.

6.5           Las Autoridades deben asegurarse de que el nivel de riesgo relacionado con las comunicaciones aeronáuticas se sitúe dentro de un nivel aceptable, mejorando la vigilancia de la seguridad operacional en los centros certificadores de competencia lingüística y realizando muestreos aleatorios para asegurarse de que los centros certificadores están llevando a cabo las evaluaciones según los requisitos pertinentes, entre otras acciones.

6.6           Es importante mencionar que aquellos Estados que no establezcan las medidas adecuadas de certificación y vigilancia de la competencia lingüística de acuerdo a los requisitos establecidos por la OACI, podrían en determinado momento, y si el riesgo lo amerita, calificar para una Preocupación Significativa de Seguridad Operacional (SSC).

**Presentaciones de la EASA**

6.7           EASA presentó a la Reunión información sobre el sistema de seguridad aérea en la Unión Europea, la conformación de EASA, financiamiento, misión así como las principales tareas a su cargo. Además se presentó información sobre el proyecto de partenariado en aviación civil entre la Unión Europea y Latinoamérica (EU-LAC APP), el cual tiene el objetivo principal de mejorar la cooperación en seguridad operacional, política y económica entre la EU y América Latina en aviación civil. Este proyecto está dirigido para los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Colombia y México y a nivel de la Región, el SRVSOP. Por ello se han identificado varias iniciativas de soporte las cuales se han reflejado en un plan de trabajo que estará siendo gestionado por la Oficina del Proyecto EASA en Costa Rica.

**Presentación sobre el Sistema de Seguimiento de Información de Seguridad Operacional (SIMS)**

6.8 La Reunión de Directores de Seguridad Operacional recibió una presentación por parte de la Secretaría, sobre el desarrollo y prestaciones del Sistema de Seguimiento de Información de Seguridad Operacional (SIMS) desarrollado por la Sede de la OACI, el que podría convertirse en un repositorio mundial sobre datos de seguridad operacional.