



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/8 — NE/08
14/08/18

Octava Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/8)

Ciudad de México, México, del 13 al 17 de agosto de 2018

Cuestión 4 del Orden del Día:

Programas y proyectos - Seguridad de la Aviación (AVSEC)

4.4 Informe del Taller de “Alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)” – Estado coordinador: Argentina

ACTUALIZACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y EL PLAN ESTRATÉGICO

(Presentada por Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO	
Análisis de la implementación y actualización de los Términos de Referencia y del Plan Estratégico del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran detalladas en el punto 3) de la presente NE.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Anexo 17ICASSResolución A39-18GASePHoja de Ruta Regional (Conclusiones de Panamá)Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Proyectos para el AVSEC/FAL/RG NAM/CAR/SAM OACI/CLACTaller “Alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)” Lima, mayo 2018Conclusiones de la Conferencia de Panamá, julio 2018

1. Introducción

1.1 La 39° Asamblea de la OACI determinó en su Resolución A39-18:

- a) Encargar al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la ICASS al establecer el GAsEP con base en metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y con el respaldo de indicadores concretos y conmensurables para que sirvan de guía a la OACI, los Estados y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;
- b) Encargar al Consejo que pida al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que prepare en forma expedita el GAsEP y presente el Plan al Consejo para su aprobación y consulta con los Estados miembros y las partes interesadas clave para el segundo semestre de 2017; e
- c) Instar a todos los Estados miembros a participar activamente en consultas mundiales y regionales a fin de que el GAsEP sea verdaderamente un plan mundial y refleje las aspiraciones, necesidades y prioridades nacionales y regionales.

1.2 Asimismo, mediante Nota de la Secretaria General de la OACI, los Estados fueron invitados a formular comentarios sobre la propuesta del GAsEP, con término 18 de agosto de 2017, y finalmente el 10 de Noviembre del 2017, fue aprobado por el Consejo de la OACI, en donde se fijaron los siguientes objetivos:

- a) Para el año 2020, el 80% de los Estados alcanzará más del 65% de IE (Implementación Efectiva)
- b) En el año 2023, el 90% de los Estados alcanzarán más del 80% de la IE
- c) Para 2030, el 100% de los Estados alcanzarán más del 90% de la IE

1.3 Asimismo, la Décimo Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/15), llevada a cabo en Asunción, Paraguay, 3 al 6 de diciembre de 2017, a través de su Conclusión RAAC/15-4, recomendó a los Estados SAM coordinar las acciones necesarias para la alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL al GAsEP, para su presentación en la próxima Reunión AVSEC/FAL/RG/8. En tal sentido, se realizó el Taller “Alineación del Plan Estratégico del Grupo Regional AVSEC/FAL con el GAsEP”, en Lima, Perú, del 7 al 11 de mayo de 2018, donde se propuso una Hoja de Ruta Regional y se acordó la necesidad de actualizar los términos de referencia y el plan estratégico del grupo.

1.4 Consecuentemente, del 24 al 27 de julio de 2018 tuvo lugar en la Ciudad de Panamá, Panamá, la Conferencia regional NAM/CAR y SAM sobre Seguridad de la Aviación para las Américas y el Caribe para abordar los desafíos comunes mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GAsEP) de la OACI. En la misma, se obtuvieron conclusiones significativas y se adoptó la Hoja de Ruta Regional desarrollada en el taller de Lima.

1.5 Igualmente, la Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/08), llevada a cabo en Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018, reconoció la Declaración de la Conferencia Regional sobre seguridad de la aviación para las Américas y el Caribe, realizada en Ciudad de Panamá, Panamá el pasado mes de julio de 2018, y respaldó que el AVSEC/FAL/RG sea la entidad responsable de mantener actualizado y en coordinación con las Oficinas Regionales NAM/CAR y SAM de la OACI, a fin de cumplir con la Resolución 2309 de UN SC y las respectivas resoluciones de la Asamblea de la OACI para la implementación de los cinco resultados prioritarios clave del GAsEP de la OACI.

1.6 Las conclusiones que deben ser especialmente tratadas en relación con los términos de referencia son:

*“4. La Hoja de ruta regional NAM/CAR y SAM reunirá de forma conjunta a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, los Estados, Organizaciones regionales y entidades involucradas, de manera íntegra y en un esfuerzo coordinado para reforzar la colaboración Inter-regional y regional en seguridad de la aviación. El principal objetivo de esta Hoja de ruta es asistir e instar a todos los involucrados de NAM/CAR y SAM para trabajar de forma colaborativa orientados a hacia una implementación efectiva de las acciones/tareas acordadas para alcanzar los objetivos del GAsEP, el cumplimiento del Anexo 17, y la sostenibilidad del sistema global y regional de la seguridad de la aviación **utilizando al Grupo Regional NAM/CAR y SAM AVSEC/FAL como el foro principal** (en coordinación con otras entidades/grupos/foros relevantes) para promover el compartir la información entre los involucrados.”*

6. **El Apéndice de esta Hoja de ruta será revisado y actualizado en coordinación con el Grupo Regional AVSEC/FAL de las Oficinas Regionales NAM/CAR y SAM de la OACI** (en cooperación con otras entidades apropiadas) tomando en consideración las amenazas específicas existentes y emergentes a la seguridad de la aviación en la región, evoluciones mayores en el sistema de aviación, así como el GAsEP y sus futuras enmiendas.

7. **El Grupo Regional AVSEC/FAL tomando en consideración los recursos disponibles de los Estados y las entidades involucradas debería apoyar el desarrollo de Planes nacionales de acción detallados para asegurar la implementación efectiva de las acciones y tareas respectivas de la Hoja de ruta.**

10. **El Grupo Regional AVSEC/FAL trabajará con las Oficinas Regionales acreditadas a los Estados NAM/CAR y SAM** para colaborar con los Estados, organizaciones regionales, y las partes involucradas **para apoyar la implementación efectiva de la Hoja de ruta.**

11. Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI monitorearán la implementación de la Hoja de Ruta Regional NAM/CAR y SAM, y **proveerán informes periódicos del progreso a las entidades regionales pertinentes, por ejemplo, al Grupo Regional AVSEC/FAL** y a la reunión de Directores Generales de las Regiones NAM/CAR y SAM, sobre la base de la información recibida de los Estados con respecto a la ejecución de la Hoja de Ruta.

2. El GASeP y la Hoja de Ruta Regional como horizonte y objetivo

2.1 El Plan Estratégico tenía un fuerte fundamento en la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), la cual a la fecha resulta desactualizada e insuficiente para dar cobertura a las necesidades de previsión respecto a las metas y desafíos en seguridad de la aviación a nivel global y regional.

2.2 Al respecto, los estados convinieron que era necesario implementar con carácter urgente el Plan Global de Seguridad de la Aviación, incorporando metas y objetivos claros y colectivos en la materia, con el respaldo de indicadores concretos y conmensurables.

2.3 Del mismo modo, habiendo los Estados de las regiones NAR/CAR y SAM entendido la necesidad de adaptación al nuevo plan, acordaron tratar en la 8va Reunión del Grupo Regional las modificaciones pertinentes. Con este fin, se presenta en el **Apéndice** para su debate y eventual adopción.

3. Medidas propuestas al Grupo Regional

2.1 Se invita a la Reunión a:

- a) analizar la Nota de Estudio presentada y su Apéndice, intercambiar observaciones y comentarios sobre el contenido de estos;
- b) analizar la oportunidad y conveniencia de adoptar las modificaciones pertinentes, y
- c) poner a consideración de los Estados la conformación de un Grupo de Tareas sobre la Hoja de Ruta Regional de Seguridad de la Aviación con el objeto de dar seguimiento a la aprobación e implantación del GASeP y procurar el cumplimiento de sus objetivos.

— A1 —

APÉNDICE
TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y PROYECTOS DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN NAM/CAR Y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

1. Establecimiento

1.1 En seguimiento a las siguientes reuniones y acuerdos:

- Memorando de Cooperación entre la OACI y la CLAC para la provisión de un marco para la cooperación mejorada (Montreal, Canadá, 27 de septiembre de 2010)
- Resolución 19-5 de la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (Punta Cana, República Dominicana, 1 - 5 de noviembre de 2010)
- Informe de la Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/5) (Lima, Perú, del 3 al 5 de junio de 2015)
- Informe de la Sexta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/6) (Ciudad de México, México, del 8 al 10 de junio de 2016)
- Informe de 7ma reunión
- Resolución UNSC 2309
- GAsEP
- Declaración de Panamá
- Hoja de Ruta Regional para implementación del GAsEP

en conformidad con el Objetivo Estratégico de la OACI, seguridad de la aviación civil y facilitación, que refleja la necesidad del liderazgo de la OACI en seguridad de la aviación y facilitación y los temas relacionados con los controles fronterizos adoptados durante la 38ª Sesión de la Asamblea de la OACI, en el espíritu de la Declaración Conjunta sobre la Seguridad de la Aviación Civil para las Américas adoptada durante la Reunión Ministerial de Alto Nivel celebrada en México en febrero de 2010, y el Acuerdo de Cooperación entre la OACI y la CLAC, firmado en septiembre de 2010 (para mejor referencia incluido en el Adjunto 6 de este Anexo), cuyos objetivos fomentan mejorar el mecanismo de consultas y cooperación, así como evitar la duplicación de trabajos, promover y ayudar las actividades de instrucción, y reforzar la coordinación entre la CLAC y las Oficinas Regionales de la OACI, entre otros, la OACI y la CLAC combinaron sus grupos regionales respectivos en materia de AVSEC y FAL, y establecieron el Grupo Regional OACI/CLAC sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG) para las Regiones de Norteamérica y Centroamérica (NAM), y Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM) de la OACI.

1.2 Adicionalmente, la Declaración conjunta de la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación de Caracas, Venezuela, de fecha 8 de febrero de 2012 incluye lo siguiente: “Reconocimos el plan

de acción que desarrolló el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación en mayo de 2011, mediante el cual se promueve la implantación de una seguridad de la aviación armonizada en la región, en cooperación con la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la OACI”; y las Resoluciones 39/18, 39/19 y 39/20 adoptadas por el 39 periodo de sesiones de la Asamblea.

1.3 La “Conferencia regional NAM/CAR y SAM sobre Seguridad de la Aviación para las Américas y el Caribe para abordar los desafíos comunes mediante la implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI”, reunida en la Ciudad de Panamá, Panamá, del 24 al 27 de julio de 2018, con relación a las tareas encomendadas al Grupo Regional AVSEC/FAL concluyó que:

- La Hoja de ruta regional NAM/CAR y SAM reunirá de forma conjunta a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, los Estados, Organizaciones regionales y entidades involucradas, de manera íntegra y en un esfuerzo coordinado para reforzar la colaboración Inter-regional y regional en seguridad de la aviación. El principal objetivo de esta Hoja de ruta es asistir e instar a todos los involucrados de NAM/CAR y SAM para trabajar de forma colaborativa orientados a hacia una implementación efectiva de las acciones/tareas acordadas para alcanzar los objetivos del GASeP, el cumplimiento del Anexo 17, y la sostenibilidad del sistema global y regional de la seguridad de la aviación utilizando al Grupo Regional NAM/CAR y SAM AVSEC/FAL como el foro principal (en coordinación con otras entidades/grupos/foros relevantes) para promover el compartir la información entre los involucrados.”
- El Apéndice A de esta Hoja de ruta será revisado y actualizado en coordinación con el Grupo Regional AVSEC/FAL de las Oficinas Regionales NAM/CAR y SAM de la OACI (en cooperación con otras entidades apropiadas) tomando en consideración las amenazas específicas existentes y emergentes a la seguridad de la aviación en la región, evoluciones mayores en el sistema de aviación, así como el GASeP y sus futuras enmiendas.
- El Grupo Regional AVSEC/FAL tomando en consideración los recursos disponibles de los Estados y las entidades involucradas debería apoyar el desarrollo de Planes nacionales de acción detallados para asegurar la implementación efectiva de las acciones y tareas respectivas de la Hoja de ruta.
- El Grupo Regional AVSEC/FAL trabajará con las Oficinas Regionales acreditadas a los Estados NAM/CAR y SAM para colaborar con los Estados, organizaciones regionales, y las partes involucradas para apoyar la implementación efectiva de la Hoja de ruta.
- Las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI monitorearán la implementación de la Hoja de Ruta Regional NAM/CAR y SAM, y proveerán informes periódicos del progreso a las entidades regionales pertinentes, por ejemplo, al Grupo Regional AVSEC/FAL y a la

reunión de Directores Generales de las Regiones NAM/CAR y SAM, sobre la base de la información recibida de los Estados con respecto a la ejecución de la Hoja de Ruta.

1.4 El AVSEC/FAL/RG reportará sus actividades y resultados a los Directores de Aviación Civil y a la Autoridad competente en seguridad de la aviación, en caso de ser diferentes, en los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR y SAM. La OACI y la CLAC procesarán los informes utilizando sus respectivos mecanismos, según corresponda, tomando en consideración el minimizar la duplicidad. Asimismo, reportará sus actividades al Comité de Actos de Interferencia Ilícita del Consejo de la OACI, a la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación, como así también, mantendrá un vínculo permanente con el Panel de Expertos de Facilitación y Panel de Expertos en seguridad de la aviación a través de los estados que forman parte de estos, mediante la presentación de Notas Informativas que reflejen las acciones y proyectos que se desarrollan en el seno del Grupo Regional.

2. Membresía AVSEC/FAL/RG

2.1 Miembros AVSEC/FAL/RG

Representantes y alternos pueden ser nominados por los siguientes:

Estados Miembros de la OACI en las Regiones NAM/CAR y SAM

Anguilla	Honduras
Antigua y Barbuda	Islas Caimanes
Argentina	Islas Turcas y Caicos
Aruba	Islas Vírgenes Británicas
Bahamas	Jamaica
Barbados	México
Belice	Montserrat
Bermudas	Nicaragua
Bolivia	Países Bajos (para Bonaire, Sint Eustatius y las Islas de Saba)
Brasil	Panamá
Canadá	Paraguay
Chile	Perú
Colombia	Reino Unido
Costa Rica	República Dominicana
Cuba	San Kitts y Nevis
Curazao	San Vicente y las Granadinas
Ecuador	

El Salvador	Santa Lucía
Estados Unidos	Saint Maarten
Francia (para Antillas Francesas y Guayana Francesa)	Suriname
Grenada	Trinidad y Tabago
Guatemala	Uruguay
Guyana	Venezuela
Haití	

Organizaciones Internacionales

ACI	ECCAA
ACSA-COCESNA	IATA
ALTA	IFALPA
BID	IFATCA
CANSO	OEA-CICTE
CASSOS	UNODC- Aircop

El Grupo elegirá entre los representantes nominados por los Estados presentes en la Reunión donde se lleven a cabo las elecciones, a un Presidente y un Vice-presidente, cada uno representando Estados que garanticen que juntos cubran las Regiones NAM/CAR y SAM, el idioma inglés y el español, y experiencia AVSEC/FAL por un periodo de tres años.

2.2 *Participantes AVSEC/FAL/RG*

La participación puede ser invitada de:

- Los Estados y Territorios de otras regiones
- Otras organizaciones, entidades y agencias internacionales, regionales, nacionales de seguridad de la aviación civil (por ejemplo; ECAC)
- Explotadores de aeronaves
- Proveedores de Servicio de Navegación Aérea
- Explotadores de aeropuertos
- Centros de Instrucción de Seguridad de la Aviación de la OACI en las Regiones NAM/CAR y SAM

3. **Secretaría**

3.1 La Secretaría será provista por la OACI y la CLAC. En la OACI la Secretaría será liderada por las Oficinas Regionales NACC y SAM, coordinada por los Especialistas Regionales en Seguridad de la Aviación y **Facilitación** de las Regiones NAM/CAR y SAM y apoyada por la Subdirección de Seguridad de la Aviación de la OACI en la Sede. En la CLAC la Secretaría será liderada por el Secretario y su Asistente de Operaciones.

4. **Misión para el Grupo Regional AVSEC/FAL/RG OACI/CLAC**

Ser el foro regional para promover el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los Anexos 9 - *Facilitación* y 17 – *Seguridad*, al Convenio de Chicago.

5. **Visión para el Grupo Regional AVSEC/FAL/RG OACI/CLAC**

Identificar las particularidades y dificultades regionales y proponer directrices y procedimientos comunes para asistir y cooperar con los Estados en el cumplimiento de los objetivos de la OACI y de la CLAC en materia AVSEC/FAL.

Trabajar mancomunadamente con otros Grupos Globales y Regionales, Organizaciones y Asociaciones, para lograr una sinergia que permita alcanzar objetivos comunes con optimización de los recursos existentes.

6 **Estrategia**

6.1 Resaltar la importancia de la seguridad de la aviación y la facilitación en el transporte aéreo entre los Estados y los involucrados.

6.2 En consonancia con lo acordado en el GASeP y la Hoja de Ruta Regional, se reconoce la necesidad de alinear la planificación estratégica del Grupo con las prioridades claves. Se identifican cinco resultados prioritarios clave en los que la OACI, los Estados y las partes involucradas deben centrar con urgencia su atención, sus recursos y esfuerzos. Estas prioridades se derivan de los principales problemas que pueden enfrentar los Estados miembros en la consecución de este objetivo y son las siguientes:

- a) **Aumentar la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos. Comprender el riesgo es esencial para que las políticas y medidas sean efectivas, acordes y sostenibles. La realización de evaluaciones de los riesgos ayudará a identificar deficiencias y vulnerabilidades, que luego se podrán abordar con urgencia de la manera más práctica posible y con un uso óptimo de los recursos.**

- b) Desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana. La promoción de una cultura eficaz de la seguridad es fundamental para lograr buenos resultados en materia de seguridad de la aviación. Se debe desarrollar una fuerte cultura de la seguridad desde los niveles más altos de la dirección y dentro de cada organización. Para que la seguridad de la aviación sea eficaz, es requisito previo esencial contar con personal bien instruido, motivado y profesional.
- c) Perfeccionar los recursos tecnológicos y fomentar la innovación. Promover y aplicar mejores soluciones tecnológicas y técnicas innovadoras puede proporcionar las herramientas para acrecentar la eficacia de la seguridad de la aviación y al mismo tiempo garantizar la eficiencia operacional.
- d) Mejorar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad. Contar con procesos eficaces de vigilancia y control de la calidad a nivel mundial, nacional y local resulta fundamental para garantizar el mantenimiento y la eficacia de la seguridad de la aviación.
- e) Incrementar la cooperación y el apoyo. El aumento de la colaboración entre los Estados y dentro de ellos permitirá alcanzar los objetivos clave de seguridad de la aviación con mayor rapidez y eficiencia.

6.2 Promover el cumplimiento de las disposiciones de seguridad, así como las capacidades y desarrollo de los Estados sobre la vigilancia de la seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo.

6.3 Promover entre los Estados el intercambio de información para incrementar el nivel de conciencia relacionadas con las amenazas y tendencias de la seguridad de la aviación.

6.4 Promover el interés común para el reconocimiento de los procesos de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo.

7. Objetivos

7.1 Mejorar la seguridad y facilitación de las operaciones de transporte aéreo, aeronaves, instalaciones de aviación civil, personal y el público viajero, y para desalentar y disminuir los actos potenciales de interferencia ilícita contra la aviación civil.

7.2 **Mejorar** Proveer herramientas para que los Estados mantengan actualizada la regulación y aseguren el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo por parte de la autoridad competente en el ámbito nacional, y apoyar los arreglos necesarios para la implementación en los aeropuertos internacionales del Estado.

7.3 Desarrollar una estructura regional de seguridad de la aviación y facilitación del transporte aéreo sobre la base de la cooperación regional y la coordinación para la asistencia a los Estados en dichas áreas.

7.4 Establecer un mecanismo regional que posibilite disponer de directrices de “aplicación común” de las normas de los Anexos 9 y 17 de la OACI, prestando especial atención en la generación de una política

regional para la organización, funcionamiento y cumplimiento de la normativa internacional por parte de los Comités Nacionales y de los Comités Aeroportuarios de Facilitación y Seguridad.

7.5 Optimizar los mecanismos de coordinación, cooperación e intercambio de información, experiencias, procedimientos y mejores prácticas en seguridad de la aviación y facilitación entre los Estados, fortaleciendo los sistemas de vigilancia AVSEC y FAL por parte de las autoridades competentes de los Estados, así como la armonización de los programas y políticas de instrucción y capacitación AVSEC/FAL, sobre la base de las necesidades propias de cada región.

7.6 Mantener el equilibrio AVSEC/FAL, que permita a los Estados evaluar y definir los niveles de riesgo y armonizar las medidas y procedimientos, cuando las circunstancias así lo permitan.

7.7 Desarrollar una política de cooperación orientada al cumplimiento de las normas del Anexo 9 – *Facilitación* y sobre la implementación del Programa de identificación de viajeros (TRIP) de la OACI.

7.8 Buscar alternativas de apoyo inter y extra regional para armonizar la implementación efectiva y eficiente de las normas AVSEC y FAL en cada Estado.

7.9 Identificar contribuciones financieras y en especie de Estados/Organizaciones socios/donantes multilaterales y bilaterales para dar asistencia a los Estados en la implementación de las disposiciones de la seguridad de la aviación y facilitación en el transporte aéreo.

7.10 Mejorar la concienciación de los profesionales AVSEC/FAL.

8. Actividades

8.1 Proveer un Foro de discusión, coordinación y cooperación de la seguridad de la aviación y temas de facilitación entre los Estados, socios y los involucrados, para el intercambio de información relevante y evaluación sobre amenazas y riesgos.

8.2 Revisar los análisis de tendencias regionales sobre las deficiencias en seguridad y facilitación y desarrollar un plan de acción regional orientado al cumplimiento del GAsEP y la Hoja de ruta regional.

8.3 Promover y suministrar mecanismos para la coordinación regional y cooperación entre las autoridades AVSEC y FAL de los Estados, organizaciones internacionales, y entidades de vigilancia regional y la industria.

8.4 Compartir las “mejores prácticas” entre los Estados y utilizar la capacidad disponible en algunas administraciones de los Estados para ayudar a otros.

8.5 Identificar las opciones disponibles para brindar asistencia y cooperación entre los Estados a través de lo siguiente:

- Acuerdos directos entre Estados de manera bilateral y multilateral
- Políticas de cooperación horizontal de la CLAC
- Las Oficinas Regionales de la OACI con el apoyo de y en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) y la Dirección de Cooperación Técnica
- Otras organizaciones internacionales y agencias para el desarrollo

8.6 El resultado de las actividades, tales como: documentos de orientación, programas mdelos, listas de chequeo, talleres, cursos, etc. Desarrollados por el Grupo Regional pertenecen al Grupo y en consecuencia a los Estados que lo componen. Esta premisa se enmarca en el resultado prioritario clave de la Hoja de Ruta regional e), “Incrementar la cooperación y el apoyo”, toda vez que el aumento de la colaboración entre los Estados y dentro de ellos permitirá alcanzar los objetivos clave de seguridad de la aviación con mayor rapidez y eficiencia.

8.7 Sin perjuicio de lo establecido en el numeral anterior, los Estados que hayan desarrollado un material y que deseen compartir en parte con el Grupo Regional, pero manteniendo la propiedad intelectual del mismo, podrán hacerlo con la expresa aclaración de las limitaciones a su uso, de tal modo que no sea interpretado como un desarrollo del Grupo.

9. Documentación

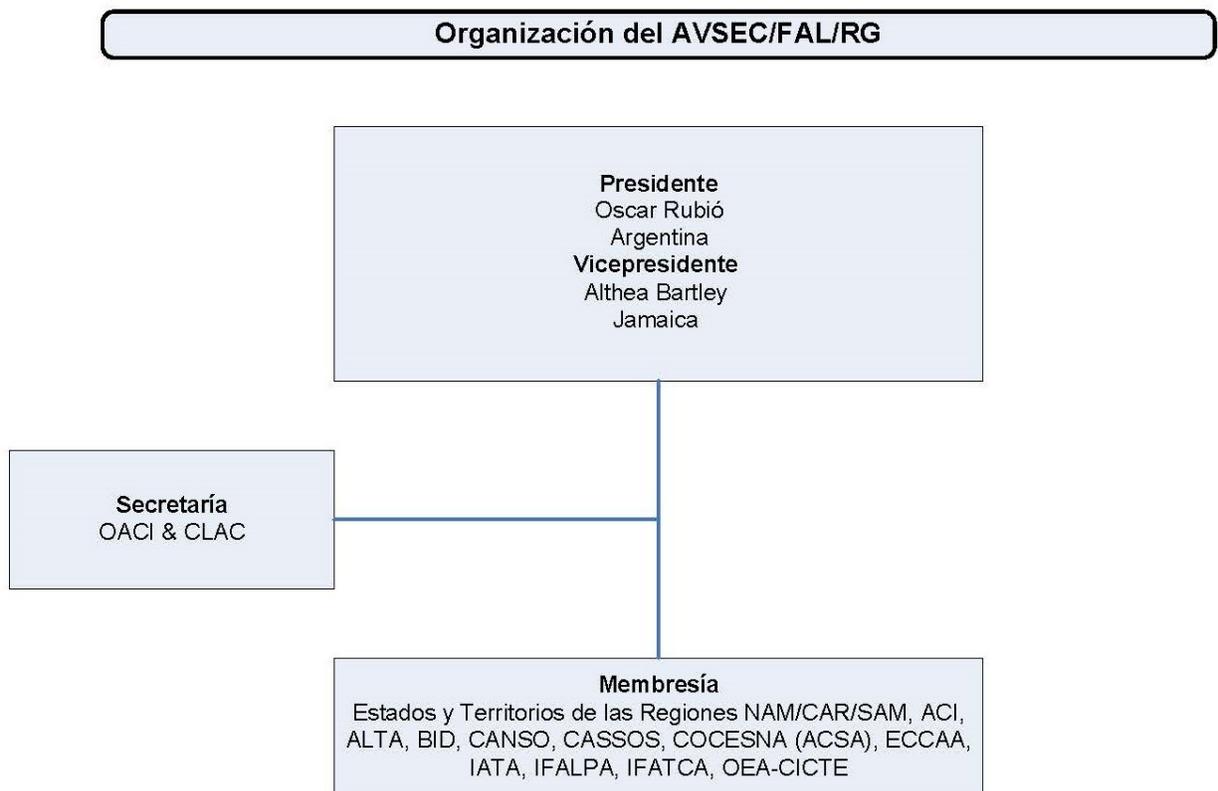
9.1 La documentación preparada y revisada por el AVSEC/FAL/RG deberá estar disponible en inglés y español. La documentación de la reunión será traducida por la Secretaría adoptando los procedimientos y cronogramas aplicables y establecidos para todas las reuniones del grupo regional y según se especifiquen en las cartas de invitación. La documentación producida por los programas y proyectos AVSEC/FAL/RG adicionales a las notas de estudio, incluyendo apéndices contenidos en las mismas, serán traducidos por los Estados/Organizaciones del proyecto que haya producido los documentos para la revisión del AVSEC/FAL/RG. Si los miembros del proyecto no pueden identificar un recurso para realizar la traducción, el Estado coordinador del proyecto informará a la Secretaría de manera oportuna con la finalidad de examinar opciones alternativas para completar la traducción.

9.2 La Secretaría procesará la documentación y la hará disponible en el sitio web que corresponda a más tardar una semana antes del inicio de la reunión. Esto requiere que los Estados/Organizaciones entreguen las notas de estudio que requieran traducción por parte de la Secretaría a más tardar un mes antes previo al inicio de la reunión.

9.3 Respecto al informe, de acuerdo con la Conclusión 5/7 de la AVSEC/FAL/RG/5 y para agilizar el informe final, se establece que al finalizar cada Reunión del AVSEC/FAL/RG, el plenario revisará y aprobará el informe preliminar. Una vez completados los ajustes que correspondan, el informe final será diseminado a los Estados por la Secretaría conjunta de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI, y a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), quienes a su vez y lo elevarán a sus respectivas entidades para consideración de los proyectos avanzados.

9.4 El Grupo Regional elevará el informe final, junto con un resumen de las conclusiones adoptadas, al Comité de Actos de Interferencia Ilícita y a la Subdirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación para su conocimiento y promoción.

10. Organización



11 Programas de Trabajo, Plan Regional AVSEC/FAL y Proyectos

11.1 Los Programas de Trabajo y Proyectos del AVSEC/FAL/RG se presentan en la Tabla que se incluye como **Adjunto 1**.

11.2 Los Grupos de Trabajo se conformarán

11.2 Todos los programas de trabajo y proyectos deben completarse y entregarse a la Secretaría de la OACI/CLAC a más tardar el 31 de enero siguiente a la reunión. Una vez que los programas y proyectos se reciban, la Secretaría distribuirá esta información para revisión y comentarios a todos los Estados dentro de un plazo de 15 días. Los comentarios de los Estados deberán recibirse a más tardar dentro del siguiente 15 de marzo de cada año.

11.3 Los comentarios que sean recibidos por la Secretaría se enviarán al Estado Coordinador del proyecto a ser enmendado, si corresponde, y/o se utilizará en la preparación de una nota de estudio que incluya los resultados del proyecto. En caso de que se prepare una nota de estudio, ésta deberá enviarse a la Secretaría a más tardar el 30 de abril a fin de ser presentada a la siguiente reunión del AVSEC/FAL/RG.

11.3 La Metodología del Plan estratégico desarrollado por el AVSEC/FAL/RG se encuentra en el **Adjunto 2**, y cuenta con los adjuntos al presente y cuenta con un procedimiento de trabajo interno para el Grupo Regional AVSEC/FAL de la OACI/CLAC y los Grupos de tarea. **Adjunto 3**

- Modelo de comunicación del Estado coordinador a todos los integrantes del Grupo de tarea **Adjunto 4**
- Método para determinar el avance de un Grupo de tarea del Grupo Regional AVSEC/FAL OACI/CLAC para cumplir con sus metas **Adjunto 5**.

WORK PROGRAMMES AND PROJECTS / PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRABAJO

Programme / Programa	Project / Proyecto	Objectives / Objetivos	Activities / Actividades	Deliverables / Resultados	State Coordinator / Estado Coordinador	State Contributors / Estados Contribuyentes	Target Completion Dates / Fechas metas para finalización
AVSEC							
Aviation Security Management Systems Sistemas de Gestión de la seguridad de la aviación	Continuation of the Security Management System (SeMS) implementation Continuación de la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS).	Encourage States to introduce an Aviation Security Management System (SeMS) within the framework of their own State's National Civil Aviation Security Programme (NCASP) Aleentar a los Estados a introducir un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS) en el marco de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)	a) Consult different States that have experience with SeMS implementation within their aviation security systems b) Present State SeMS implementation experience results at the next AVSEC/FAL/RG meeting. a) Consultas a los diferentes Estados que hayan tenido experiencia en la aplicación de un SeMS en sus sistemas de seguridad de la aviación b) Presentar los resultados de las experiencias de los Estados durante la implementación SeMS a la próxima reunión del AVSEC/FAL/RG	Introduction to future measures and recommendations on SeMS implementation. Introducción a las futuras medidas y recomendaciones en la implementación de un SeMS.	Colombia	Argentina Brazil /Brasil Chile Cuba Mexico/México Nicaragua Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago	Report by January 2018 Informe para enero de 2018

<p>Civil Aviation Cybersecurity</p>	<p>3rd phase.- Complete the development of a Cybersecurity Awareness Course for States to deliver within the Civil Aviation Industry /</p>	<p>To increase the awareness within the aviation industry as regards Cyber Security and provide States with a framework on how to manage cyber risks to aviation industry</p>	<p>Review existing documentation developed by CANSO, AIAA, European Union ,OAS and other agencies;</p> <p>a)</p> <p>Consult with Cybersecurity experts within the Region and within other Regional UN Agencies; and</p> <p>b)</p> <p>Identify and use STP Course Developers.</p> <p>c)</p> <p>Revisar la documentación existente desarrollada por CANSO, AIAA, Unión Europea, OAS y otras agencias;</p> <p>a)</p> <p>Consultar con expertos en ciberseguridad dentro de la Región y dentro de otras Agencias de Naciones Unidas;</p> <p>b)</p> <p>e</p> <p>Identificar y utilizar Diseñadores de Cursos CMDN .</p> <p>c)</p>	<p>a) Conduct training needs assessment</p> <p>b) Implement the course objectives</p> <p>c) Develop bilingual training package (English/Spanish)</p>	<p>Jamaica</p>	<p>Argentina Colombia Jamaica United States/ Estados Unidos</p>	<p>Report by January 2018</p> <p>Informe para enero de 2018</p>
<p>Ciberseguridad de la aviación civil</p>	<p>3da. Fase.Finalizar el desarrollo de un Curso para la consciencia sobre la ciberseguridad para que los Estados puedan implementar en la industria de la aviación civil</p>	<p>Incrementar la consciencia dentro de la industria de la aviación con respecto a la ciberseguridad y proporcionar a los Estados un marco sobre cómo administrar los riesgos cibernéticos a la industria de la aviación</p>	<p>a) Realizar una evaluación de las necesidades de entrenamiento</p> <p>b) implementar los objetivos del curso</p> <p>c) Desarrollar paquete de entrenamiento bilingüe (Inglés/Español)</p>				

Programme / Programa	Project / Proyecto	Objectives / Objetivos	Activities / Actividades	Deliverables / Resultados	State Coordinator / Estado Coordinador	State Contributors / Estados Contribuyentes	Target Completion Dates / Fechas metas para finalización
FAL							
<p>List of restricted articles by other authorities other than aviation security</p> <p>Lista de objetos restringidos por otras autoridades que no sean de seguridad de la aviación</p>	<p>Complete the Second phase of Database project with information on items restricted by facilitation-related authorities</p> <p>Finalizar la Segunda fase de la Base de datos con información de objetos restringidos por autoridades relacionadas con Facilitación</p>	<p>Through developed survey collect information from States and share it through the designated web page</p> <p>A través del cuestionario ya desarrollado, coleccionar información de los Estados y compartir la información a través de la página web establecida</p>	<p>a) Request the survey's State information thru Secretary</p> <p>b) Once the data base is completed, send the information to the Secretariat in order to coordinate database publication on the LACAC web page,</p> <p>c) Publish and maintain the database</p> <p>a) Solicitar la información de los cuestionarios a los Estados, a través de la Secretaría</p> <p>b) Finalizada la base de datos enviar la información a la Secretaría para coordinar la publicación en la página web de la CLAC,</p> <p>c) Publicar y mantener la base de datos</p>	<p>Introduce ways for sharing data and best practices concerning objects restricted by authorities other than aviation security</p> <p>Introducir entre los Estados formas de compartir la información y mejores prácticas respecto a objetos restringidos por autoridades que no sean de seguridad de la aviación</p>	Cuba	<p>Bolivia Chile Colombia</p>	<p>a) States provide information by 31 January 2018</p> <p>b) Preparation of data base by 31 March 2018</p> <p>c) Report by April 2018</p> <p>a) Que los estados provean información hasta el 31 de enero de 2018</p> <p>b) Preparación de la base de datos hasta el 31 de marzo de 2018</p> <p>c) Informe para abril de 2018</p>

AVSEC/FAL							
<p>Procedures for the implementation of One Stop Security System (OSS)</p> <p>Procedimientos para la implementación Sistema Control de Seguridad Único (OSS)</p>	<p>Complete the study to facilitate the implementation of a One Stop Security System</p> <p>Completar el estudio para viabilizar la implementación de un Sistema Control de Seguridad Único</p>	<p>Establish, implement and maintain a One Stop Security System among airports that have been validated by the States involved, to the extent practicable.</p> <p>Establecer, implementar y sostener una propuesta de sistema de control de seguridad único entre aeropuertos que hayan sido validados por los Estados involucrados, en la medida de lo posible.</p>	<p>1. Establish a programme of activities for the group</p> <p>2. Distribute tasks among group members</p> <p>3. Consolidate group information</p> <p>4. Draft the working paper</p> <p>1. Establecer un cronograma de actividades del grupo</p> <p>2. Distribución de tareas entre los miembros del grupo</p> <p>3. Consolidar las informaciones del grupo</p> <p>4. Desarrollar la Nota de Estudio</p>	<p>1. Optimise resources</p> <p>2. Enhance services</p> <p>3. Optimise timeframes</p> <p>4. Regulatory compliance</p> <p>5. Substantial improvement of the commercial aeronautical system</p> <p>1. Optimizar Recursos</p> <p>2. Mejorar Servicio</p> <p>3. Optimizar Tiempos</p> <p>4. Conformidad Normativa</p> <p>5. Mejora sustancial del sistema aerocomercial</p>	<p>Panama / Panamá</p>	<p>Brazil/Brasil</p> <p>Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago,</p>	<p>January 2018</p> <p>Enero 2018</p>

ADJUNTO 2 AL APÉNDICE

METODOLOGÍA DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG) DE LA OACI/CLAC

El modelo de planeación estratégica que utilizará el AVSEC/FAL/RG estará basado en cuadros de análisis derivados de la metodología conocida como **Hoshin Kanri**.

Hoshin es un proceso sistemático –paso a paso– para determinar prioridades, desarrollar planes para asegurar que cada prioridad sea abordada adecuadamente, revisar el progreso de los planes y hacer ajustes cuando sea necesario. Mediante este modelo, se pretende eliminar la duplicidad de esfuerzos y unificar la planeación estratégica del Grupo de Trabajo.

Se podrán utilizar las siguientes técnicas a los efectos de obtener la información requerida para completar las planillas que plantea el método:

- Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA)
- Análisis de las desviaciones (AD)
- Análisis de campos de fuerza
- Principio de Pareto
- Lluvia de ideas creativa
- Multivoto
- Voto negativo

Beneficios del uso de la metodología aprobada:

- Mejora el proceso de planeación basado en prioridades
- Aclara las responsabilidades
- Ayuda a lograr consenso sobre los problemas y las prioridades
- La forma de documentación y revisión permite tomar mejores decisiones y corregir los principales problemas
- Mejora la comunicación
- Facilita el trabajo de equipo

El proceso aprobado

Se trata de la aplicación de un ciclo conocido como Planear, Hacer, Controlar, Actuar (PHCA) para medir el progreso en el cumplimiento de los objetivos establecidos previamente.

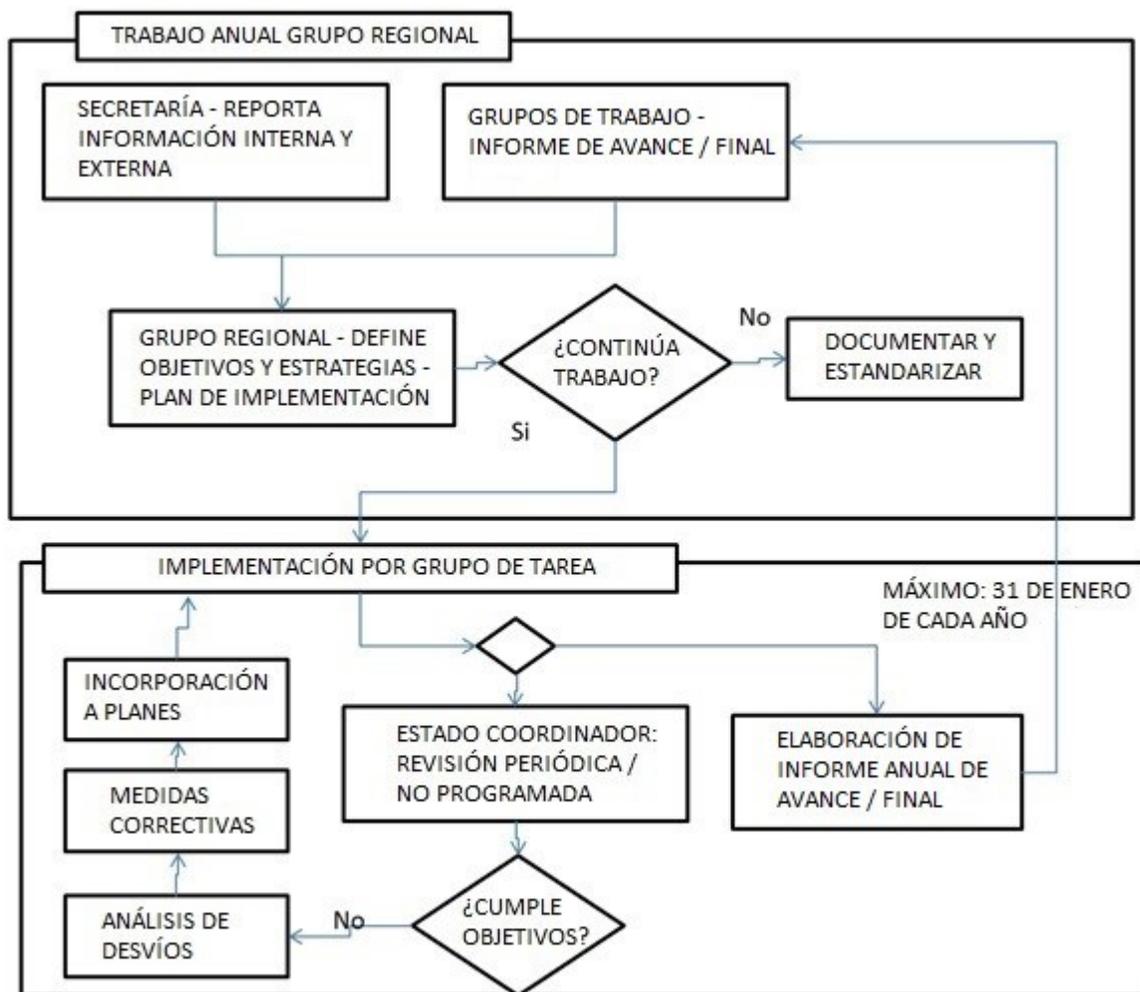
El proceso comienza con una evaluación tanto interna como externa en la que se consideran varios aspectos en forma similar al análisis FODA y finalmente se identifican los elementos claves o de mayor importancia.

Se redactan los objetivos y las estrategias para lograr su cumplimiento, de forma tal que a cada objetivo le corresponde una o más estrategias, y finalmente se desarrollan los planes de implementación.

Se trabaja luego en el proceso de implementación y se llevan a cabo revisiones de forma periódicas y no programadas (la clave del proceso), ya que ambas permiten detectar tempranamente los desvíos que pueden llevar a la falta de cumplimiento de los objetivos en tiempo y forma.

Si los resultados no fueran tal como se esperaba, es tiempo de realizar un análisis de los desvíos y llevar a cabo medidas correctivas, las que deben ser implementadas de inmediato.

Diagrama de flujo del método aprobado:



1. El plan anual

El plan anual constituye parte del ciclo PHCA. Se incluye cada objetivo y las estrategias a ser utilizadas para su logro. Seguidamente se aplica la forma de medición de los resultados (en concordancia con los indicadores establecidos para dicha medición en la planificación efectuada), la asignación del responsable y la fecha establecida para una revisión programada.

CUADRO DE PLANEAMIENTO				
Período:		Página ... de ...		
Preparado por:		Fecha:		
Revisado por:		Fecha:		
Objetivo	Estrategia	Medición de resultados	Responsable	Fecha de revisión

La medición de los resultados debería responder a la pregunta: ¿Cómo podemos saber si una estrategia ha sido implementada exitosamente?

2. El cuadro de revisión

El cuadro de revisión anual aplica un ciclo conocido como PHCA para medir el progreso en el cumplimiento de los objetivos establecidos oportunamente.

CUADRO DE REVISIÓN			
Período:		Página ... de ...	
Preparado por:		Fecha:	
Revisado por:		Fecha:	
Objetivo	Resultado real	Resumen de análisis de desvíos	Consecuencias para el próximo período

3. El plan de implementación

El plan de implementación es un detallado plan táctico que produce un listado con las responsabilidades de cada uno de los miembros del grupo para la implementación de cada estrategia en particular.

Como parte de este formulario se incluye un calendario similar al que se usa habitualmente en los diagramas de barras para el control de las actividades. De esta forma cada uno de los ítems de implementación de una estrategia determinada, mostrará en forma gráfica el inicio y finalización programados.

Conforme se va avanzando, se pueden realizar verificaciones para determinar si el progreso es el esperado y en caso negativo, analizar los motivos y tomar acciones correctivas.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN															
Período:				Página ... de ...											
Preparado por:				Fecha:											
Revisado por:				Fecha:											
Estrategia	Ítem de implementación	de	Res-pon-sable	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D

4. El informe de desvíos

El informe de desvíos es un procedimiento formal para registrar el análisis de los desvíos presentados. Es una parte crucial en la implementación de este proceso. Cuando los resultados difieren respecto a lo planeado, se requiere un análisis para determinar las causas del desvío.

Este formulario debería ser completado tan pronto como se presente un desvío y debería ser procesado en tiempo y forma.

Este informe describe los desvíos y produce un análisis detallado de las causas. Adicionalmente registra las acciones tomadas como respuesta a los desvíos.

Las acciones pueden estar divididas en tres fases:

- La primera es la generación de contramedidas de emergencia para reducir el problema tan pronto como se lo ha detectado.

- La segunda es una medida de corto plazo para impedir que el problema vuelva a presentarse.

- La tercera es la determinación de las raíces o causas del problema y su erradicación definitiva.

INFORME DE DESVÍOS

Período:	Página ... de ...
Preparado por:	Fecha:
Revisado por:	Fecha:

1. Descripción del problema

2. Circunstancias en las que se presentó el problema

3. Causas que provocaron el problema

4. Medidas correctivas tomadas

5. Resultados de las medidas correctivas

6. Medidas para prevenir que vuelva a ocurrir

7. Plan para eliminar las causas

8. Problemas remanentes o nuevos

5. Compatibilización de enfoques y definiciones de OACI y CLAC

Si bien ambas organizaciones buscan los mismos resultados, a lo largo del tiempo ambas han empleado métodos, definiciones y enfoques particulares. A fin de proporcionar una ayuda que evite la duplicidad de esfuerzos en el futuro, se brinda a continuación la información básica como para que los grupos de tarea puedan continuar trabajando con base en lo que hubieran aprobado oportunamente. Lo ideal sería que en el mediano plazo se lograra un vocabulario común y también una metodología común.

A tal efecto, se considera que el proceso propuesto en este documento es compatible con lo realizado hasta ahora tanto por la OACI como por la CLAC, y en consecuencia los distintos grupos de tarea podrán aplicarlo, adaptándolo a su experiencia y sus necesidades.

CLAC	DACI	INTERPRETACIÓN
------	------	----------------

Macrotarea	Programa	Programas genéricos de la OACI y la CLAC
Tareas – (Grupo Ad Hoc)	Grupo de tarea	Parte de un Programa al que se le asignan objetivos
Etapas o actividades	Actividades	Actividades

CLAC	OACI	INTERPRETACIÓN
Ponente	Estado u organismo coordinador	Estado miembro responsable por una macrotarea Estado coordinador de un proyecto
Miembro de grupo	Miembro de grupo (Estado contribuyente)	Estado u organismo contribuyente que forma parte de un Grupo de tarea
Visión	Visión	Concepto de visión
Proyectar a la CLAC como un organismo esencial de apoyo a los Estados miembros, destinado a constituirse como plataforma para impulsar el desarrollo y seguridad de la aviación civil internacional en la región latinoamericana	Lograr el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil.	Visión de ambas organizaciones
Propósito	Misión	Concepto de misión
Establecer las Macrotareas, los Puntos Focales, el calendario de cumplimiento y los mecanismos de medición como apoyo a la gestión de las Autoridades y en el desarrollo de la industria de la aviación civil, cumpliendo los objetivos trazados	Ser el foro global de los Estados y organizaciones internacionales para la aviación civil internacional.	Misión de ambas organizaciones
Objetivo	Objetivo	Concepto de objetivo
Comité Ejecutivo		Comité Ejecutivo de la CLAC (Responsable por el seguimiento del cumplimiento de las macrotareas)
Meta de gestión	Resultados	Resultado parcial de una macrotarea o un programa

Indicador de desempeño		Cumplimiento de ejecución de etapas dentro de los plazos establecidos
Grupo de expertos	Grupo de tarea	Grupo compuesto por representantes de varios Estados que trabaja sobre un tema determinado

CLAC	DACI	INTERPRETACIÓN
<p>Fórmula de cálculo de indicador de desempeño 4</p> $PI = \sum_{i=1}^n A_i * P_i$ <p>Donde:</p> <p>A_i = 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple.</p> <p>P_i = Ponderación de la i-ésima parte</p>		<p>Fórmula para establecer el grado de cumplimiento de una meta de gestión o un resultado (compuesto por varias actividades). El resultado es 1 si se cumplió en su totalidad y menor a 1 si se cumplió parcialmente</p>



ADJUNTO **32** AL APÉNDICE

PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO INTERNO PARA EL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG) DE LA OACI/CLAC

Los presentes procedimientos tienen por objeto proveer las directrices que aseguren llevar a cabo las tareas y objetivos indicados por el AVSEC/FAL/RG, sobre la base del entendimiento y colaboración de los Estados que componen los Grupos de Tarea.

Al conformarse un Grupo de Tarea, el AVSEC/FAL/RG deberá establecer con claridad:

- a) Objetivos, estrategia de implantación y actividades estratégicas pertinentes
- b) Responsabilidad temática
- c) Metas de gestión bajo su responsabilidad
- d) Plazos para el cumplimiento de cada meta de gestión

Para el desarrollo de las tareas, los Grupos de Tarea utilizarán el modelo de gestión formulado en el presente reglamento para reportar a la Secretaría y a través de ella a todos los Estados, los avances y conclusiones obtenidas.

Sin perjuicio de lo expresado, deberá tenerse siempre presente que las personas que representan a los distintos Estados que conforman al Grupo de Tarea tienen otras tareas y responsabilidades vinculadas con las descripciones de sus puestos de trabajo, lo cual puede generar la priorización de objetivos laborales normales y habituales por sobre las tareas a realizar dentro del Grupo de Tarea.

1. RESPONSABILIDADES DEL ESTADO COORDINADOR

Cada Grupo de Tarea conformado por los representantes de varios Estados tendrá a un Estado Coordinador del grupo, el que será responsable por el cumplimiento en tiempo y forma de los objetivos que le fueran asignados.

El Estado coordinador del Grupo de Tarea, deberá:

- Dar cumplimiento a los objetivos asignados al Grupo de Tarea/Proyecto en tiempo y forma
- Mantener comunicación fluida con los oficiales regionales de OACI y CLAC (Secretaría) y con los demás Estados miembros del Grupo de Tarea
- Prever retrasos en el cumplimiento de los objetivos y en tal caso, informar de inmediato a los oficiales regionales de OACI y CLAC (Secretaría) y proponer acciones correctivas tendientes a remediar los atrasos previstos
- Hacer el seguimiento del grado de avance de las actividades asignadas, a fin de detectar desvíos en cuanto al logro de los objetivos y posibles retrasos en su cumplimiento
- Proponer nuevos plazos en caso de atrasos inevitables, comunicándolos de inmediato a los oficiales regionales de OACI y CLAC (Secretaría)

- Presentar a la Secretaría los indicadores de gestión que permitan observar la evolución de los objetivos propuestos
- Comunicar a cada Estado integrante del Grupo de Tarea:
 - a) Los borradores de los informes de avance para información y propuestas de cambios, previo al envío a la Secretaría
 - b) Los informes de avance
 - c) Los indicadores del cumplimiento de los objetivos
 - d) Las decisiones adoptadas durante las reuniones de trabajo
 - e) Los atrasos previstos o reales en cada actividad estratégica, si los hubiera
 - f) Cualquier otra información que pueda contribuir al conocimiento uniforme por parte de los Estados integrantes del Grupo de Tarea y al cumplimiento de las tareas estratégicas asignadas a cada uno de ellos
- Convocar a reuniones de trabajo presenciales y/o virtuales con todos los miembros del Grupo de Tarea, pudiendo hacerlo a través de la Secretaría con los medios que ella facilite
- Presentar los informes de avance y finales a la Secretaría
- Reasignar tareas de un Estado a otro
- Decidir sobre la incorporación de un Estado como asesor de temas en caso de considerarlo necesario y apropiado
- Informar a la Secretaría sobre reasignación de tareas dentro del Grupo de Tarea
- Remitir el informe final referido al mandato que le fuera otorgado, juntamente con la documentación adicional que fuera pertinente en cada caso en particular

2. ASESORES DE TEMAS

Cada Estado integrante del Grupo de tarea deberá:

- Estar al tanto de los objetivos, la estrategia de implantación y las actividades estratégicas a cumplir para el desarrollo de las actividades asignadas por el Estado coordinador
- Conocer la(s) actividad(es) bajo su responsabilidad, con los plazos asociados
- Conocer las metas de gestión bajo su responsabilidad
- Intervenir en la elaboración de los borradores de los informes de avance y los informes definitivos
- Intervenir en los indicadores de cumplimiento de los objetivos
- Participar en reuniones de trabajo presenciales y/o virtuales convocadas por el Estado coordinador
- Solicitar información al Estado Coordinador para el cumplimiento de su mandato
- Comunicar los atrasos previstos al Estado coordinador tan pronto como tuviera indicios de que pudieran ocurrir
- Proponer acciones tendientes a recuperar el tiempo perdido y ponerse al día con los plazos previstos dentro del Grupo de Tarea

- Solicitar su incorporación como responsable temático cuando lo considere prudente y oportuno
- Mantener informado al Estado coordinador al menos bimestralmente, indicando:
 - a) Actividades realizadas
 - b) Logros del período
 - c) Inconvenientes encontrados
 - d) Atrasos previstos
 - e) Otros asuntos relevantes

3. REASIGNACIÓN DE ESTADOS DENTRO DEL GRUPO DE TAREA

Cuando un Estado considere que debido a situaciones fuera de su control, no podrá cumplir con el mandato asignado, podrá solicitar el relevo de su responsabilidad.

Cuando un Estado considere que está en condiciones de hacer un aporte significativo, podrá solicitar su incorporación como miembro de un Grupo de Tarea.

4. INFORMES DE AVANCE

El Estado coordinador será responsable por la redacción y la distribución de los informes de avance mensuales referidos a los objetivos que le fueran asignados.

Cada informe de avance debe ser dirigido al oficial regional de OACI / CLAC que corresponda, con copia a todos los representantes de los Estados que forman parte del Grupo de Tarea.

Los informes de avance deben ser enviados dentro de los 5 primeros días hábiles de cada mes, en referencia a las actividades llevadas a cabo durante el mes anterior y el grado de avance en comparación con el avance previsto en la planeación estratégica del Grupo de Tarea.

Para la redacción de los informes de avance se tomará en consideración el modelo que se adjunta, lo que permitirá la uniformidad de las comunicaciones referidas a los informes de avance.

5. INFORME FINAL

Los Grupos de Tarea utilizarán el modelo de gestión a continuación para reportar a la Secretaría y a través de ella a todos los Estados, los avances y conclusiones obtenidas.

- Debe ser dirigido a la Secretaría, con copia a todos los representantes de los Estados que forman parte del Grupo de Tarea
- Debe ser enviado dentro de los términos previstos en la planeación estratégica del mismo

- Para la redacción del informe final se usará el modelo remitido oportunamente por la Secretaria

ADJUNTO 4 AL APÉNDICE

COM L-1: MODELO DE COMUNICACIÓN DEL COORDINADOR A LOS INTEGRANTES DEL GRUPO DE TAREA

De: (Estado Coordinador de grupo)

A: (Listado de Estados del Grupo de Tarea)

CC: Secretaría

Fecha:

El presente mensaje tiene por finalidad informar sobre los temas marcados con una (X)

... A) Objetivos, estrategias de implantación y actividades

Objetivos	Estrategias de implantación	Actividades estratégicas	Observaciones de seguimiento y ajustes
Objetivo 1	Estrategia 1.1	Actividad 1.1.1	
		Actividad 1.1.2	
		Actividad 1.1.3	
Objetivo 2	Estrategia 2	Actividad 2.2.1	
		Actividad 2.2.2	
		Actividad 2.2.3	
Objetivo 3	Estrategia 3	Actividad 3.3.1	
		Actividad 3.3.2	
		Actividad 3.3.3	

... B) Responsabilidad temática

Metas de gestión	Plazo de seguimiento	Plazo de cumplimiento	Estado responsable	Observaciones
Meta de gestión 1		Plazo original:		
		Prórroga:		
Meta de gestión 2		Plazo original:		
		Prórroga:		

Meta de gestión 3		Plazo original:		
		Prórroga:		

... C) Atrasos previstos en las actividades

Se prevé un atraso de ... día(s) en el cumplimiento de la actividad estratégica N° ... debido a

.....

8A-4-2

... D) Borrador de informe de avance N° ...

Se adjunta un borrador del informe de avance N° ... a fin de mantener informados a los Estados miembros del Grupo de Tarea y requerir su opinión sobre el borrador adjunto. Si no se recibiera una comunicación proponiendo enmiendas a este borrador dentro de un plazo de 10 días calendario a contar desde el día siguiente al de la fecha del borrador, se considerará que el Estado que no hubiera respondido, ha aprobado dicho borrador y está de acuerdo en que el mismo se transforme en informe de avance definitivo.

... E) Borrador de informe final

Se adjunta un borrador del informe final definitivo a fin de mantener informados a los Estados miembros del Grupo de Tarea y requerir su opinión sobre el borrador adjunto. Si no se recibiera una comunicación proponiendo enmiendas a este borrador dentro de un plazo de 20 días calendario a contar desde el día siguiente al de la fecha del borrador, se considerará que el Estado que no hubiera respondido, ha aprobado dicho borrador y está de acuerdo en que el mismo se transforme en informe final definitivo.

... F) Decisiones adoptadas durante la reunión de trabajo del día

Se comunica que en la reunión de trabajo del día, con la participación de representantes de los Estados siguientes: (.....), se ha decidido lo siguiente:

Decisión 1:.....

Decisión 2:.....

Decisión 3:.....

... G) Información adicional

Se comunica lo siguiente a fin de que dicha información sea tenida en cuenta por los Estados miembros del Grupo de Tarea en sus deliberaciones y toma de decisiones:

Información 1:.....
.....

Información 2:.....
.....

Información 3:.....
.....

Coordinador del Grupo de Tarea

COM RT-1: MODELO DE COMUNICACIÓN DE RESPONSABLE TEMÁTICO AL COORDINADOR DEL GRUPO DE TAREA

De: (Estado Responsable Temático)
A: (Estado Coordinador del Grupo de Tarea) CC:
Secretaría
Fecha:

Mensaje RT N°.....

El presente mensaje tiene por finalidad informar sobre el avance de la ACTIVIDAD: (.....) correspondiente al mes de: (.....) así como también sobre las metas de gestión que figuran al final del mensaje.

A) ACTIVIDADES REALIZADAS

.....
.....
.....
.....

B) LOGROS DEL PERÍODO

.....
.....

[Redacted]

C) INCONVENIENTES ENCONTRADOS

[Redacted]

D) ATRASOS PREVISTOS EN LAS ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS

8A-4-4

Se prevé un atraso de ... días en el cumplimiento de la actividad estratégica N° ... debido a

[Redacted]

E) OTROS ASUNTOS RELEVANTES

[Redacted]

F) PROPUESTA DE TRABAJO PARA RECUPERAR TIEMPO PERDIDO

[Redacted]

G) SOLICITUD DE REASIGNACIÓN DE ESTADOS DENTRO DEL GRUPO DE TAREA

[Redacted]

H) METAS DE GESTIÓN

Metas de gestión	Plazo de cumplimiento	Monitoreo y ajuste	Observaciones
Meta de gestión 1	Plazo original:		
	Prórroga:		
Meta de gestión 2	Plazo original:		
	Prórroga:		
Meta de gestión 3	Plazo original:		
	Prórroga:		

Firma del Responsable del Tema

Adjunto

Modelo de Informe de Avance del Grupo de Tarea

Informe de Avance N°

De: (Estado Coordinador del Grupo)

A: (Secretaría)

Cc: (Listado de Estados del Grupo de Tarea)

Fecha:

Referencia: Informe de Avance correspondiente al bimestre:.....

Se describen a continuación los avances referidos a cada uno de los objetivos establecidos para este Grupo de Tarea. En la columna de Observaciones se incluye el resumen del estado de cada actividad y a continuación de la Tabla se da información adicional.

Objetivos	Estrategias de implantación	Actividades	Observaciones
Objetivo 1	Estrategia 1.1	Actividad 1.1.1	
		Actividad 1.1.2	
		Actividad 1.1.3	
Objetivo 2	Estrategia 2	Actividad 2.2.1	
		Actividad 2.2.2	
		Actividad 2.2.3	
Objetivo 3	Estrategia 3	Actividad 3.3.1	

		Actividad 3.3.2	
		Actividad 3.3.3	

Información adicional:.....

Atrasos previstos en las actividades:

Propuesta para tratar de cumplir con los plazos originales:

Información adicional:

Firmado: (Estado coordinador de Grupo de Tarea)

ADJUNTO 5 AL APÉNDICE

MÉTODO PARA DETERMINAR LA EVOLUCIÓN DE LAS METAS DE LOS GRUPOS DE TAREA DEL AVSEC/FAL/RG OACI/CLAC

Para poder realizar la medición de los indicadores, se propone la utilización de forma combinada de las siguientes técnicas:

1.- Fórmula de cálculo (CLAC, Res. A20-11): se la modificará a los efectos de que permita superar el valor binario (0-1 / NO-SÍ), y poder medir el estado actual del proceso.

Modificación de la fórmula:

Fórmula original	Fórmula modificada
$ID = \sum_{i=1}^{4n} A_i * P_i$ <p>Donde: A_i : 1 si cumple la i-ésima etapa y 0 si no cumple. P_i : Ponderación de la i-ésima parte.</p>	$ID = \sum_{i=1}^{4n} A_{fi} * P_i$ <p>Donde: A_{fi} : índice de cumplimiento de avance, derivado del diagrama de barras, donde "f" significa "avance". P_i : Ponderación de la i-ésima parte.</p>

2.- Diagrama de barras: permite observar la evolución cronológica de las distintas actividades contempladas en cada objetivo estratégico.

3.- Plan de implementación: permite observar el estado de implementación.

La combinación de 1+2+3 permite avanzar en una nueva instancia (técnica N° 4), correspondiente a la elaboración de un **informe de desvíos**, el cual permitirá:

- Efectuar una descripción de los problemas
- Identificar las circunstancias en las que se presentan los problemas
- Identificar las causas que provocaron los problemas
- Identificar las medidas correctivas tomadas sobre los problemas
- Formular y proponer medidas correctivas para prevenir que vuelvan a ocurrir los problemas
- Evaluar los resultados de las medidas correctivas
- Elaborar un plan particular para eliminar las causas
- Identificar problemas remanentes o nuevos

Fórmula para la ponderación de desvíos:

$$Adi = (1 - Afi)$$

Donde:

Adi: Desvío de la actividad bajo análisis. Donde “d” significa “desvío”.

Afi : índice de cumplimiento de avance, derivado del diagrama de barras, donde “f” significa “avance”.

Adjunto 5 al Apéndice al Informe sobre la Cuestión 8 del Orden del Día

8A-5-2

Para finalizar, se calculará el desvío total de todas las actividades mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$DEVt = \sum_{i=1}^n AAA * PA$$

Donde:

DEVt: Desvío total.

Adi: Desvío de la actividad bajo análisis. Donde “d” significa “desvío”.

Pi: Ponderación de la i-ésima parte.